

24. 460

Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO

REGIMEN JURIDICO DEL TRANSPORTE
MULTIMODAL INTERNACIONAL

T E S I S

Que para obtener el Título de
LICENCIADO EN DERECHO

P r e s e n t a
ISAURA GUADALUPE PINEDA SERVIN

MEXICO, D. F.

1981



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

I N D I C E

PAG.

INTRODUCCION

CAPITULO I

SPECTOS ECONOMICOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

- | | |
|--|----|
| 1. ANTECEDENTES. | 1 |
| 2. DEFINICION. | 2 |
| 3. UNITARIZACION DE LA CARGA Y EL USO DE CONTENEDORES. | 4 |
| 4. OPERACIONES QUE GENERA. | 10 |
| 5. VENTAJAS QUE REPRESENTA. | 15 |

CAPITULO II

NEGOCIACIONES JURIDICAS INTERNACIONALES PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL.

- | | |
|---|----|
| 1. DEFINICION. | 18 |
| 2. FORMAS DE NEGOCIACION. | " |
| 3. NEGOCIACION DEL CONVENIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS. | 20 |

CAPITULO III

EVOLUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN EL EXTRANJERO.

- | | |
|---|----|
| 1. ANTECEDENTES. | 22 |
| 2. CAMBIOS GENERADOS POR LA INSTITUCIONALIZACION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL. | 27 |
| 3. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES PARTICIPANTES EN EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL. | 29 |
| a) ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS. | |
| b) ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL. | |

- c) ORGANISMOS ESPECIALIZADOS.
 - d) ORGANISMOS INTERGUBERNAMENTALES.
 - e) ORGANISMOS NO GUBERNAMENTALES.
4. PROYECTO DE CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS Y DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL. 31
- a) INTEGRACION DEL GRUPO PREPARATORIO INTERGUBERNAMENTAL.
 - b) DIVERSOS PERIODOS DE SESIONES.
 - c) JUNTA DE PLENIPOTENCIARIOS Y ACTA FINAL.

PITULO IV

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

| | |
|---|----|
| 1. EXPOSICION DE MOTIVOS. | 38 |
| 2. DISPOSICIONES GENERALES. | 40 |
| 3. DOCUMENTACION. | 42 |
| 4. RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL. | 45 |
| 5. RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR. | 47 |
| 6. RECLAMACIONES Y ACCIONES. | 48 |
| 7. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. | 50 |
| 8. CUESTIONES ADUANERAS. | 52 |
| 9. CLAUSULAS FINALES. | 54 |

PITULO V

RESOLUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO.

| | |
|--|----|
| 1. ANTECEDENTES. | 57 |
| 2. MARCO JURIDICO. | 59 |
| a) AMBITO INTERNACIONAL. | |
| b) AMBITO NACIONAL. | |
| 3. REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL MEDIANTE EL USO DE CONTENEDORES. | 66 |

| | PAG. |
|---|------|
| 4. CAMBIOS ADMINISTRATIVOS. | 77 |
| 5. LA EMPRESA DE TRANSPORTE MULTIMODAL. | 78 |
| a) ESTRUCTURA. | |
| b) FUNCIONES. | |
| c) REGIMEN DE CONCESION. | |
| d) REQUISITOS PARA OPERAR EL TRANSPORTE MULTIMODAL. | |

CAPITULO VI

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

| | |
|---|-----|
| 1. CONCEPTO. | 96 |
| 2. RELACION CON OTROS CONTRATOS DE TRANSPORTE. | 98 |
| 3. LEGISLACION APLICABLE. | 100 |
| 4. NATURALEZA JURIDICA. | 102 |
| 5. ELEMENTOS DEL CONTRATO. | 105 |
| a) PERSONALES. | |
| b) REALES. | |
| c) FORMALES. | |
| 6. RELACIONES ENTRE EL EMPRESARIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y EL USUARIO DEL SERVICIO. | 109 |
| 7. RELACIONES ENTRE EL EMPRESARIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y EL DESTINATARIO DE LAS MERCANCIAS. | 113 |
| 8. EXCEPCIONES Y LIMITES DE RESPONSABILIDAD. | 114 |
| 9. EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD. | 115 |

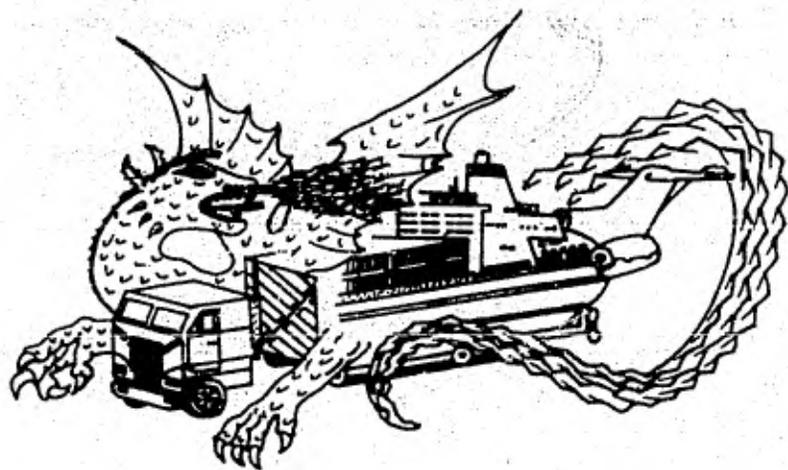
CAPITULO VII

CONCLUSIONES

116

BIBLIOGRAFIA.

TRANSPORTE MULTIMODAL



INTERNACIONAL

I N T R O D U C C I O N

El presente trabajo tiene como propósitos fundamentales los siguientes:

. Dar un esquema general de la importancia y gran responsabilidad que representa para nuestro país, el adoptar una nueva modalidad dentro del traslado de mercancías de un país a otro, denominado Transporte Multimodal Internacional, implantado desde hace varios años, en países de economía y tecnología avanzados y que se traduce en el tráfico de mercancías por dos o más modos de transporte entre varios países, desde los centros de producción a los de consumo, amparados por un solo documento y bajo la responsabilidad de un solo empresario o porteador.

. De señalar la necesidad del país de no quedarse al margen de las ventajas técnicas y económicas que genera este nuevo sistema, con el fin de poder participar en la promoción y desarrollo del comercio internacional, tratando así de lograr un mayor incremento en sus exportaciones y una mejor racionalización en sus importaciones.

. De representar la oportuna situación de asimilarse a los lineamientos jurídicos que se han venido creando, gracias a la integración de importantes organismos internacionales, con el fin de obtener una regulación sobre la prestación del servicio de transporte multimodal de mercancías, entre los distintos países que se adapten a tales disposiciones.

. Así como de señalar el marco jurídico que contempla la operación y diversas modalidades del sistema de transporte multimodal de mercancías a nivel nacional.

SERVICIO
DE
PUERTA A PUERTA



C A P I T U L O I

ASPECTOS ECONOMICOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

1. ANTECEDENTES.

El Transporte Internacional y su evolución tecnológica, ha venido despertando creciente interés en el mundo, tanto por sus repercusiones en las relaciones económicas entre los países, como por su influencia en los costos, en la estructura y bases -- institucionales de los sistemas de transportación.

La utilización de más de un modo de transporte en el comercio entre dos países, existe desde la más remota antigüedad; y así tenemos, que la historia registra que el templo de Salomón, construido en el siglo X antes de la era cristiana, se edificó con materiales transportados en barco por los fenicios, hasta la ciudad de Sidón; (actualmente Saida puerto de la República de Líbano en el Mediterráneo) y acarreados desde ahí hasta la ciudad de Jerusalen a lomo de camello.

El Transporte Internacional ha sido uno de los campos en -- donde el desarrollo tecnológico ha generado cambios más importantes, inicialmente en los países en desarrollo y posteriormente ha empezado a extenderse al resto del mundo, surgiendo como consecuencia de un sistema integral denominado transporte multi modal internacional.

2. DEFINICION.

A nivel internacional se entiende por Transporte Multimodal Internacional: "El porte de mercancías por dos modos de transporte diferentes por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta -- otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente".

Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, no se consideran como un modo de transporte diferente. (1)

El transporte multimodal consiste: "En el porte de mercancías de un país a otro por dos o más modos de transporte, en virtud de un contrato único--el documento o contrato de transporte multimodal (CTM)--expedido por la persona o la empresa que organiza ese servicio--el operador de transporte multimodal (OTM)--y que asume además la responsabilidad de la ejecución de toda operación. El sistema con trapuesto al transporte multimodal es el transporte segmentado." (2)

En este sistema, el operador de transporte multimodal, actúa como principal, no como agente del cargador, ni en representación suya ni de los transportistas que participan en cada operación, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento eficaz del servicio

...

- (1) Junta de Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Conf. sobre las consecuencias Económicas y Sociales del Transporte Multimodal Internacional en los países en desarrollo. 3er. Per. de Ses. 19-IX-1975.
- (2) Conferencia de las Naciones Unidas para un Convenio sobre el Transporte Intermodal Internacional. 3er. Per. de Ses. Ginebra, Suiza. 16-II-1976.

y mediante la expedición de un sólo documento que ampare las mercancías durante su recorrido hasta el lugar de destino.

Lo que caracteriza al transporte multimodal es la naturaleza de la relación contractual entre el operador de transporte multimodal y el cargador. El operador actúa como una entidad con personalidad jurídica propia.

El transporte de puerta a puerta consiste en el porte -- completo de la mercancía, desde el local del expedidor hasta el local del destinatario o comprador.

En este sistema, pueden utilizarse todos los modos de -- transporte, es decir, por vía marítima, por carretera, por ferrocarril, por vía aérea o por vías de navegación interior, que sean compatibles con las unidades de mercancías acarreadas.

Los países desarrollados, han considerado intermodal al -- transporte de mercancías sucesivamente en por lo menos dos modos diferentes de transporte, con transbordo o sin él (transporte por mar, navegación interior, por aire, por ferrocarril o por carretera), -- siempre que el lugar en que se origine y destina la carga esté localizado en dos países diferentes; toda operación que estará amparada -- por un documento único representativo de la transportación.

3. UNITARIZACION DE LA CARGA Y EL USO DE CONTENEDORES.

El sistema de transporte multimodal, alcanza su mayor grado de aprovechamiento cuando en él se utiliza la unitarización de carga o principio de unidad de la carga, que surge como resultado de estudios realizados con relación al movimiento de mercancías desde los centros de producción a los de consumo, dentro del comercio internacional; y que consiste en "integrar con pequeños elementos que forman parte de un cargamento, una unidad mayor, -- que suele ser de un volumen y peso tales, que exige equipo mecánico para su acarreo de un lugar a otro".⁽¹⁾

La unitarización de la carga incrementa la productividad y establece la posibilidad de abatir costos de entrega, en el movimiento de las mercancías, que se efectúa en el comercio exterior.

Se define también como " los diversos sistemas de enviar cierto número de bultos pequeños para manipularlos como una unidad de dimensiones normalizadas mediante la utilización de equipo mecánico".⁽²⁾

El transporte multimodal no supone automáticamente la unitarización de la carga. Es compatible también con la carga fraccionada, sin embargo, como el movimiento de carga fraccionada entra-

...

- (1) Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional en Contenedores. Unitarización de la Carga. Ginebra, Suiza de enero a junio de 1972.
- (2) Idem.

En las operaciones de manipulación de la carga en cada punto de transbordo de la cadena de transporte, quizá sea difícil que un sólo operador asuma la responsabilidad de toda la operación y que emita un documento único de transporte directo.

De ahí que el transporte multimodal internacional ofrezca su máxima utilidad en relación con el transporte unitarizado; de las diversas formas de unitarización, el sistema de contenedores es el que mejor se presta a esta modalidad, ya que permite la máxima protección contra daños y hurtos.

Se definen como tipos de unitarización de la carga, los siguientes:

. Preslingado.-- Consiste en reunir varios bultos o carga fraccionada de naturaleza resistente y no perecedera, por medio de flejes metálicos evitando su dispersión. Su manipulación no requiere equipo especializado.

. Paletización.-- Se utiliza en las operaciones de estiba, desestiba y apilamiento. Las paletas son plataformas de madera o metálicas, que cuentan con aditamentos especiales que permiten ser operadas por grúas de pluma o montacargas.

. Buques de autotransbordo "Roll-on Roll-off".-- Es exclusivo de la transportación marítima. Consiste en el movimiento de mercancías en buques con varias cubiertas, depósitos o bodegas de fácil acceso, y rampas localizadas a los costados del buque, o bien en su proa o a popa. Esta estructura permite que los vehículos se introduzcan por su propio impulso por tractores o grúas --

elevadoras de horquilla, o bien por elevadores laterales.

. Buques Portagabarras.- Aparece en 1964. Se presta a través de un buque denominado Nodriz, el cual abarca pequeñas barcazas o gabarras, o bien se presta por un buque en compartimientos sobre cubierta, en donde son depositadas las gabarras.

El primer caso se conoce con el nombre de Seebees y el segundo, como sistema Lash (Lighter Board Ship).

En el sistema Seebees, las gabarras con la carga son transportadas por el buque, se cargan y descargan en los puertos.

Mientras el buque nodriz está en puerto, pueden trasladarse a su destino en tierra para cargar o descargar mercancías.

En el sistema Lash, las gabarras se cargan y descargan por medio de una grúa-puente móvil instalada a bordo, colocándose en una bodega sobre cubierta.

. Contenedores.- Constituye una de las formas más avanzadas de unitarización. Su utilización se remonta a 1802 en Gran Bretaña y Europa Continental, cuando transportistas de barcos de largo alcance realizaron grandes adelantos en la manipulación de la carga, desarrollando varios tipos de contenedores y utilizando grúas para su manipulación.

Alrededor de 1930 se tenía la opinión de que el contenedor en el movimiento de mercancías estaba discriminado, lo cual motivó que se realizara una investigación general sobre

las tarifas y regulaciones prácticas de los ferrocarriles, relativas a la operación de vagones contenedores.

La Comisión Interestatal de Comercio (I.C.C.) pudo constatar el fenómeno de integración completa sobre la propiedad, operación, uso y administración de las instalaciones y equipos.

En el ámbito internacional se define al contenedor de la siguiente manera: ⁽¹⁾

"Es un elemento del equipo de transporte:

- a) de carácter permanente y por tanto suficientemente resistente para permitir su uso repetido;
- b) especialmente ideado para facilitar el porte de mercancías por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;
- c) provisto de dispositivos que permitan su fácil manejo y, en particular, su transbordo de un modo de transporte a otro;
- d) diseñado de manera que sea fácil de llenar o vaciar;
- e) de un volumen interior de un metro cúbico (35.3pies cúbicos), por lo menos.

El término contenedor no comprende los vehículos ni los embalajes de tipo corriente.

En las notas Explicativas de la Tarifa General de Importación se define al contenedor como "embalajes especiales conce

...

(1) Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional en Contenedores. Ginebra, Suiza.1972

bidos y equipados para poder ser transportados indistintamente por ferrocarril, carretera o vía marítima. A este fin están provistos de ganchos, anillos y a veces soportes y ruedillas para facilitar su carga y éstibado a bordo del vehículo o del barco transportador. Permiten así, el transporte de puerta a puerta de las mercancías, evitando cualquier manipulación intermedia". (1)

El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores define al contenedor como "un recipiente de características establecidas, con dispositivos que facilitan su manejo y transbordo, para el empleo repetido en el transporte de bienes o mercancías, sin manipulación intermedia de éstas, en dos o más modos de transporte". (2)

Si bien los contenedores deben ser de construcción rígida, algunos son plegables, o pueden ser desmontados y luego ser montados nuevamente, en tanto que otros están montados de modo permanente. Pueden ser de acero, aluminio, madera contrachapada o fibra de vidrio o de una combinación de esos materiales.

El contenedor puede tener una puerta en un extremo o en una pared lateral, o bien aberturas en su parte superior para su llenado o vaciado. Los principales tipos de contenedores que se emplean actualmente son los de 20 pies, con un peso bruto máximo de veinte toneladas, y los de 40 pies, con un peso bruto máximo de cuarenta toneladas.

...

(1) Oficio-Circular, publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 12-XII-1964.

(2) Diario Oficial de la Federación, publicado con fecha 6-VII-1979.

Entre los principales tipos de contenedores, se pueden citar los siguientes:

- . Cadres.- Especialmente adaptados para el transporte de mobiliarios.
- . Isotermos.- Para transportar artículos alimenticios y mercancías de fácil descomposición o perecederas.
- . Cisternas.- Son de forma cilíndrica, usados para el transporte de líquidos o gases.
- . Contenedores abiertos.- Para el transporte de mercancías a granel (carbón, mineral, adoquines, ladrillos, tejas, etc), a fin de facilitar su descarga, los fondos de las paredes laterales suelen estar montados en bisagras.
- . Contenedores para el transporte de mercancías especiales, como manufacturas de vidrios, artículos de cerámica, etc.

4. OPERACIONES QUE GENERA.

La Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo, ha determinado que las operaciones del Transporte -- Multimodal se realizan bajo el control de un tránsito aduanero -- federal. (1)

El Consejo de Cooperación Aduanera define a este tránsito como: "El régimen aduanero que se aplica al transporte de mercancías bajo control de aduana entre dos oficinas situadas en el mismo territorio". Adquiere el carácter de Internacional cuando las oficinas por las que pasan las mercancías, están situadas en territorios diferentes.

Existen dos formas de operación del Transporte Multimodal Internacional:

1a. El transporte de carga general en unidades pequeñas carentes de uniformidad, como los cajones, cajas, embalajes de cartón, etc. A esta forma le son aplicables los métodos de control tradicionales. La aduana exige la presentación de nuevos documentos, siendo posible cumplir las formalidades necesarias -- en el intervalo entre las dos etapas sucesivas del transporte -- sin la circulación de las mercancías, ya que el transbordo requiere de tiempo.

2a. El transporte de mercancías en unidades uniformes, o en contenedores intermodales, que pueden ser transbordados rápidamente de un medio de transporte a otro sin la manipulación --

...

1) Ginebra, Suiza, 1974.

de la carga, método que acelera la operación total, y permite una utilización más eficiente de los modos de transporte. El sistema tradicional de control aduanero no es apropiado a esta forma de operación, dado que la rapidez que pretende lograr con el movimiento de contenedores, no se alcanzaría por la necesidad de someter las mercancías a inspección aduanal, principalmente en los puertos y otros lugares en que el tráfico de mercancías es muy intenso.

Ante tal situación, las aduanas se han visto forzadas a disminuir la frecuencia de sus inspecciones y a prescindir de ciertas formalidades, lo cual provoca el riesgo de que algunos fraudes e irregularidades pasen inadvertidos.

Como consecuencia, las autoridades aduaneras han venido estudiando diversas medidas que les permiten restablecer la eficacia de los controles esenciales sin demorar el transporte.

. Convenios Internacionales relativos al tránsito aduanero.- El régimen básico del tránsito aduanero es el régimen nacional, destinado a facilitar la circulación de mercancías bajo control de la aduana dentro de un mismo territorio aduanero.

En ejemplo de tal circulación de mercancías sería el transporte desde la frontera hasta una oficina del interior del país donde se efectuará el despacho de aduana, o bien el transporte de una frontera a otra de mercancías que se hallen entre dos países extranjeros.

Este régimen está contemplado en las leyes y reglamentos del país respectivo y entrañan el empleo de documentación nacional y la constitución de garantías del pago de cualquier derecho o impuesto de importación que resulte exigible.

En el aspecto internacional, se han celebrado convenios con el propósito de instituir regímenes al amparo de los cuales, las mercancías puedan atravesar varios países sin necesidad de documentación nacional (la cual se reemplaza por una declaración internacional) ni de que se establezcan garantías en cada país (que se sustituyen por sistemas de fianza internacionales), y con un control aduanero mínimo durante su recorrido.

Las operaciones de tráfico directo tienen como principal objetivo facilitar la circulación de las mercancías unitarizadas; la aduana puede precintar tales unidades en el lugar, llegando estas a su punto final de destino sin que las examinen otros servicios aduaneros, que sólo han de verificar que los precintos permanezcan intactos.

Convenio relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos "TIR" (Ginebra, Suiza; 15 de enero de 1959). Establece un régimen de tránsito aduanero intermodal directo para las mercancías transportadas por carretera en vehículos o contenedores seguros.

El ámbito de aplicación del convenio abarca al transporte por carretera que comprenda etapas por ferrocarril.

...

Las mercancías circulan al amparo del documento denominado cuaderno "Tir", expedido por una asociación habilitada para ello por las autoridades aduaneras, y en el que consta una garantía internacional del pago de los derechos e impuestos de entrada y de salida a que resulte obligado el titular del mismo.

El control aduanero se inicia en la Oficina de la aduana de partida, en la que se presentan las mercancías y la unidad de transporte, acompañados del cuaderno "Tir" para su colocación en los precintos aduaneros. Pueden fijarse plazos e itinerarios determinados, y la unidad de transporte con su carga y el cuaderno Tir se presentan en la aduana fronteriza de paso y en la de destino, donde finaliza la operación de tránsito.

Convenio relativo al despacho aduanero del tráfico internacional de mercancías transportadas por carretera (Convenio AOT) - (18 de noviembre de 1965). - Tiene analogía con el convenio Tir, sin embargo no exige la constitución de una garantía.

Convenio para facilitar el paso de fronteras a mercancías transportadas por ferrocarril. - Convenio TIF (Ginebra 10 de enero de 1952). - Se prevé la creación y el funcionamiento de estaciones ferroviarias fronterizas mixtas, así como un sistema de tránsito aduanero para el transporte ferroviario de carga.

Convenio sobre la admisión temporal de mercancías. Convenio ATA (Bruselas 16 de diciembre de 1961). - Se aplica en los casos de mercancías que se transportan al país de importación temporal y regresan al país de exportación. Contempla una garantía internacional establecida por una cadena de asociaciones internacionales garantizadas.

Convenio aduanero sobre tránsito internacional de mercancías. Convenio ITI (Viena 7 de junio de 1971).- Principalmente contempla que las aduanas llevarán a cabo sus operaciones al comienzo del viaje y al término de este, reduciéndose la interrupción del transporte. La operación se guía por un documento aduanero único, que consiste en una manifestación de las mercancías y es presentado en cada oficina fronteriza. Esta operación está garantizada por una asociación internacional, quedando a opción del usuario, utilizar un sistema de fianza nacional.

5. VENTAJAS QUE REPRESENTA.

La utilización del sistema de Transporte Multimodal, re-
bunda en beneficio directo del Empresario de Transporte Mul-
timodal y de los Usuarios, ya sean expedidores o consignate-
rios, independientemente de que beneficia también a todos -
los sectores que participan en el Comercio Internacional.

La ventaja fundamental de este sistema integral de Tran-
porte, consiste en la reducción del costo total global de u
producto en el lugar de producción o de consumo.

En algunos casos, tal reducción se deberá al menor tiem-
po de duración entre el envío por el vendedor y la entrega -
al comprador; en otros casos, se harán economías en el costo
del embalaje. o la mercancía podrá llegar al lugar de desti-
no en mejores condiciones comercializables y sin pérdidas ni
daños.

Para el transportista o porteador, ofrece una doble ven-
taja: acelera la rotación de las unidades de transporte y re-
duce el costo de la manipulación, del volumen total de las -
mercancías transportadas por cada unidad.

El tiempo perdido por una unidad de transporte ya sea bu-
que, ferrocarril, camión o avión, durante la carga o descar-
ga de mercancías, entraña muchos gastos. Sabemos que la uni-
dad de transporte solo rinde ganancias mientras desempeña su
función económica de acarrear mercancías de un lugar a otro;
por consiguiente, si el contenedor permite cargar o descar-
gar las mercancías con mayor rapidez, lógicamente se puede -
reducir en forma considerable el tiempo de rotación de la --
unidad de transporte y como consecuencia de ello contribuirá
a reducir el costo de entrega.

Para el usuario, las economías que supone la unitarización de la carga, le permitirán reducir considerablemente el costo de la mercancía para el comprador y con ello será mayor la comerciabilidad del producto.

Tales economías se producen entre otros factores, por:

- . Menores daños sufridos a las mercancías.
- . Menos hurtos.
- . Reducción de costos del seguro marítimo por ser menores las pérdidas y los daños.
- . Simplificación de los trámites aduaneros.
- . Eliminación de obstáculos en el comercio exterior, que permite comprar y vender más en el plano internacional.
- . Etc.

C A P I T U L O I I

NEGOCIACIONES JURIDICAS INTERNACIONALES PARA EL
TRANSPORTE MULTIMODAL

1. DEFINICION

Los tratadistas de Derecho Internacional Público definen la negociación jurídica internacional como: "Las relaciones en -- entre varios Estados que producen una norma jurídica, general o -- particular, o bien, que la derogan". (1)

"Las reuniones de representantes de los Estados, cuya fi nalidad es llegar a la conclusión de un acuerdo internacional so bre uno o varios asuntos: establecimiento de reglas generales, - solución de problemas concretos, creación de organizaciones in - ternacionales, etc.". (2)

2.- FORMAS DE NEGOCIACION.

Las negociaciones jurídicas adoptan formas muy variadas_ siendo las principales, las siguientes:

. Congresos.- Se refieren hacia materias técnicas o -- técnico-jurídicas, y acusan muchas veces un marcado carácter pri vado, no oficial.

. Conferencias.- Son reuniones formales de representan tes debidamente autorizados con el propósito de discutir mate -

...

(1) Sepúlveda, César. Derecho Internacional Público. Edit. Porrúa, S.A., 5a. Edic. México 1973, Pág.117.

(2) Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Edit. Porrúa, S.A., 6a.Edic., México 1979, Pág.193.

rias internacionales de interés común.

. Declaraciones.- En el campo internacional se tienen varias acepciones. Como una parte declarativa de un tratado (promio); la manifestación de política o de una conducta que se piensa seguir en lo futuro por una nación o por varias; o bien como la manifestación unilateral que produce efectos jurídicos.

. Renuncias.- Significa el abandono voluntario de un derecho, o de una expectativa de derecho cuando son susceptibles de renuncia. Produce normas jurídicas en beneficio de otras naciones. Puede ser expresa cuando un Estado renuncia a una reclamación a la que tiene derecho, para evitar una presión o para llegar a un acuerdo con el Estado contra el cual se tiene la reclamación; y tácita cuando un Estado renuncia sin oponer protesta ante una situación de presión.

. Protesta.- Significa la declaración de voluntad de un Estado en el sentido de que no se reconoce como legítima una conducta o de que un estado de cosas no es aceptado, o bien, de que un acto que otros Estados planean, lesiona los intereses jurídicos del que formula la protesta.

La protesta es útil para fincar un derecho y debe ser formal y expuesta por el Estado que tenga la representación internacional.

. Tratados.- En sentido amplio, son acuerdos entre dos o más Estados soberanos para crear, modificar o extinguir una relación jurídica entre ellos.

3. NEGOCIACION DEL CONVENIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

Tratándose de una Negociación Jurídica Internacional la elaboración del convenio, es decir, de una relación entre Estados soberanos, con el objeto de producir una norma jurídica, se siguió el procedimiento habitual para este tipo de reuniones o conferencias.

Principia con la invitación que formula un organismo internacional a los Estados en él representados, en la cual se precisa la materia sobre la que tratará la conferencia y el lugar y fecha de celebración. Así mismo se elabora el Reglamento al que se sujetarán las actividades correspondientes.

Posteriormente, los representantes a tales conferencias deben ser acreditados ante las Naciones Unidas mediante Cartas -- Credenciales giradas por las autoridades competentes de cada país, siendo revisadas por un Comité Verificador de Poderes.

Al inicio de los trabajos, se efectúa la elección del Presidente de la Conferencia y de los demás miembros integrantes de la Mesa encargada de dirigir los debates, como son los Vicepresidentes y el Relator entre otros.

Para el análisis de los diversos temas, se acostumbra integrar Comités de Trabajo, cuyas conclusiones, posteriormente pasan a ser revisadas y aprobadas en su caso, en las sesiones plenas de la Conferencia.

C A P I T U L O I I I

EVOLUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL
EN EL EXTRANJERO

1. ANTECEDENTES.

El Transporte Multimodal Internacional se originó en los países desarrollados, pero su expansión al resto del mundo, trajo como consecuencia la necesidad de crear un instrumento jurídico - internacional que lo regulara y coordinara.

La primera iniciativa para preparar un texto de Convenio sobre el Transporte Multimodal, fue presentado por el Instituto - Internacional Para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) - en el año de 1965. Cabe destacar que en aquella época se hablaba del Transporte Combinado de Mercancías en lugar de Transporte Multimodal.

Posteriormente, por sugerencia de la Comisión Económica Para Europa (C.E.), se elaboró en el año de 1970, un texto de Convenio, tomando como base el Proyecto anteriormente indicado y las Reglas de Tokio, adoptadas en el Congreso del Comité Marítimo Internacional, celebrado en 1969.

A raíz de esas iniciativas, la Comisión Económica Para Europa y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), prepararon un proyecto conjunto conocido como Convención de Transporte Combinado de Mercancías, en cuya formulación al igual que sucedió en los textos anteriores, no participó América Latina.

Las Reglas de Tokio contemplan principios generales sobre transporte combinado, de los cuales se pueden enunciar los siguientes:

. El conocimiento de Transporte Combinado (conocimiento TC), significa el documento que constituye la prueba de un contra-

to de transporte de mercancías entre dos Estados, por lo menos en dos modos de transporte, de los cuales uno sea marítimo o fluvial y el otro no marítimo, o que diga en su encabezado "conocimiento de transporte combinado, regido por las Reglas de Tokio".

. Todo Estado contratante aplicará las disposiciones de esta Convención a todo conocimiento TC y al contrato que constituye su prueba, cualquiera que sea el lugar de su emisión, el lugar en donde se tome la mercancía para su carga, el lugar previsto para su entrega, la nacionalidad del medio de transporte, del explotador del transporte combinado, del expedidor, del destinatario o de cualquier otra persona interesada.

. Por la emisión de un conocimiento TC, el Empresario de Transporte Combinado, se compromete a transportar o hacer transportar las mercancías desde el lugar en que las recibe para su carga hasta el lugar convenido para la entrega en el conocimiento.

El Empresario será responsable de los actos y omisiones de cualquier persona a cuyo servicio recurra para la ejecución del contrato de transporte.

. El Conocimiento TC deberá contener los siguientes datos:

- . Nombre y domicilio del Empresario de Transporte Combinado y el nombre del expedidor;
- . Fecha y lugar de emisión;
- . Lugar de recepción y entrega de las mercancías que se haya convenido;

. Las marcas principales para la identificación de las mercancías, tales como sean proporcionadas por escrito por el expedidor, antes del recibo para su carga, con la condición de que las marcas sean impresas o estampadas claramente sobre las mercancías no empacadas o sobre los contenedores, cajas o embalajes en que estén contenidas;

. El número de bultos o de piezas, la cantidad o el peso, según el caso, tal y como se proporcionen por el cargador;

. El estado y condición aparente de las mercancías empacadas o de los contenedores, de las cajas o empaques en los cuales las mercancías estén contenidas;

. El número total de los ejemplares originales del conocimiento TC emitido.

Sin embargo, el Empresario no estará obligado a mencionar en el conocimiento, las marcas, número, cantidad o peso de las mercancías, cuando no tenga los medios suficientes para verificarlos .

. Se considerará que el expedidor ha garantizado al Empresario en el momento en que toma las mercancías para su carga, la exactitud de las marcas, cantidad o peso tales como son proporcionados por él. Indemnizará al Empresario de cualquier pérdida, daño o gastos que resulten de la inexactitud de esos datos.

. Todo conocimiento TC será un documento negociable, - salvo en el caso en que las palabras "no negociable" figuren en él.

. La negociabilidad del conocimiento estará regida por las disposiciones de la Legislación Nacional, relativas a conocimientos marítimos.

. Si el expedidor remite al Empresario de Transporte - Combinado mercancías peligrosas, debe señalar la naturaleza -- exacta del peligro que ellas representen o indicar, las precauciones que deban tomarse.

. Las mercancías peligrosas de las que el Empresario - ignore su carácter peligroso, puede en todo momento y en cual - quier lugar, descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas; - en este caso, el expedidor será responsable de todos los gastos y daños que resulten del envío de sus mercancías al transportador o de su transporte.

. El Empresario será responsable de las pérdidas o daños causados a las mercancías desde el momento en que las toma - para su carga, hasta el momento en que las entrega en el lugar - convenido.

. El Empresario será exonerado de responsabilidad cuando las pérdidas o daños provengan:

. De la falta o negligencia del expedidor o del destinatario;

. De la ejecución de las instrucciones del expedidor o del destinatario;

. De todo evento que sobrevenga y que el Empresario - no pueda evitar ni impedir sus consecuencias por el ejercicio - de una diligencia razonable;

...

. De un incendio durante el transporte marítimo o fluvial (a menos que éste sea causado por hecho o falta del transportador marítimo o fluvial), o de los actos de negligencia o de falta del capitán, de los marineros, del piloto, durante la navegación o en la administración de un buque;

. De defecto del contenedor o modo de embalaje utilizado, cuando sean proporcionados por el expedidor;

. Del manejo, carga, arrumaje o descarga de mercancías por parte del expedidor, destinatario o de cualquier persona que obre por cuenta de los mismo.

. El Empresario debe probar alguna de las causas de exoneración de responsabilidad, cuando se produzcan las pérdidas o o daños de las mercancías.

. El Empresario se liberará de toda responsabilidad en los términos de la presente Convención, salvo en el caso de que las acciones previstas se intenten dentro del año siguiente de la fecha de entrega de las mercancías o de la fecha en que debieron ser entregadas.

2. CANBIOS GENERADOS POR LA INSTITUCIONALIZACION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

.Los cambios en la consolidación de los servicios que se prestan al comercio internacional, se reflejan en el establecimiento de nuevas empresas de transporte combinado para integrar y coordinar los servicios de portadores, corredores, expedidores, aseguradores, compañías de arrendamiento, de almacenamiento de contenedores, y así poder ofrecerlos al usuario.

.Nuevos regímenes de responsabilidad.- El uso de los sistemas de unitarización, generalmente ha tenido como resultado una mayor seguridad en la transportación de mercancías y en un menor número de reclamaciones, ya que la aparición del empresario de transporte combinado puede justificarse por el hecho de que asume la responsabilidad total del manejo de la mercancía.

.Nuevos sistemas en la tramitación de la documentación.- Ha sido necesario la inversión en los sistemas de comunicación y elaboración de datos para evitar demoras en la transmisión de la información; el consignatario y el agente naviero situados en el extremo receptor, reciben todos los detalles respecto de la carga, mediante las vías de comunicación. Además ha sido importante la adecuación de los documentos representativos de la carga, a formatos reconocidos internacionalmente.

.Nuevas formas de consolidación e inspección de la carga.- Se han formado centros de agrupación en puertos y lugares interiores de muchos países industrializados, para combinar

las diferentes partidas de mercancías en un contenedor. Los organismos gubernamentales pueden inspeccionar la carga en dichos centros o en el almacén del receptor definitivo, a fin de evitar la abertura del contenedor en su exportación e importación.

.Consecuencias Sociales.- En lo que respecta a la mano de obra al utilizar métodos nuevos en el manejo de la carga, posiblemente haya necesidad de elaborar nuevas funciones laborales y establecer límites entre las actividades de las diferentes agrupaciones existentes en los puntos de tránsito.

.Cambios en las actividades reguladoras gubernamentales.- La eficacia de las funciones de control del transporte de mercancías y los servicios conexos, puede verse afectada por la consolidación de los mismos, así como por las nuevas estructuras tarifarias.

.Cambios en la representación de los usuarios.- En determinadas circunstancias, el empresario de transporte combinado podrá representar los intereses de los usuarios, como ocurre en el caso de la tramitación de los seguros. En consecuencia, la presencia del empresario afecta las prácticas y reglamentos relativos a las reclamaciones sobre la pérdida, daño o avería que sufra la mercancía transportada.

3. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES PARTICIPANTES EN LA ELABORACION DEL PROYECTO DE CONVENIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL.

a) ONU.— La Organización de las Naciones Unidas con sede en Nueva York (Carta de las Naciones Unidas, firmada el 26 de junio de 1945), tiene como principales objetivos, el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales; la cooperación internacional para la resolución de problemas mundiales de orden económico, social, cultural o humanitario y para fomentar el respeto por los derechos y libertades fundamentales del hombre.

Su base se encuentra en el principio de "igualdad soberana de todos los miembros, quienes se han comprometido a cumplir ciertas obligaciones a saber: arreglar toda disputa internacional por vía de paz y justicia; no recurrir a la amenaza ni a la fuerza en sus relaciones con los demás Estados; prestar a la ONU todo su apoyo en cualquier acción que tomen de acuerdo a la Carta, y no apoyar a Estados contra quienes se hubiere tomado cualquier actitud preventiva." (1)

b) OCHI.— La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental con sede en Londres, que constituida en virtud de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, adoptada por la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas en Ginebra, en 1948. (2)

(1) Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Edit. Porrúa, S.A., 6a. Edic., México 1979, Pág. 142

(2) *Ibid.* Pág. 160

Los propósitos fundamentales de su integración son entre otros, el de establecer un sistema de colaboración entre los go - biernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales_ relativas a cuestiones técnicas de toda índole, concernientes a - la navegación comercial internacional, y fomentar la adopción de_ normas generales sobre la seguridad marítima y la eficiencia de - la navegación.

c) ORGANISMOS ESPECIALIZADOS.- Organización de Aviación Civil Internacional; Organización Internacional del Trabajo.

d) ORGANISMOS INTERGUBERNAMENTALES.- Comunidad Económica Europea; Consejo de Cooperación Aduanera; Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado; Oficina Central de - Transporte Internacionales por Ferrocarril; Organización de Coop - ración y Desarrollo Económicos; Organización de la Unidad Africa - na; Organización de los Estados Americanos.

e) ORGANISMOS NO GUBERNAMENTALES.- Asociación de Trang - porte Aéreo Internacional; Asociación Internacional de Armadores; Asociación Latinoamericana de Armadores; Cámara de Comercio Inter - nacional; Cámara Naviera Internacional; Conferencia Marítima In - ternacional y del Báltico; Federación Internacional del Container; Unión Internacional de Seguros de Transporte; Unión Internacional de Transportes por Carretera.

4. PROYECTO DE CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS Y DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL.

a) INTEGRACION DEL GRUPO PREPARATORIO INTERGUBERNAMENTAL.

Por iniciativa del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC), se decidió convocar a una Conferencia conjunta de la Organización de las Naciones Unidas y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, para tratar lo relativo al Transporte Internacional de Contenedores, dentro del cual se analizaría el Proyecto de Convención de Transporte Combinado de Mercancías. (1)

En función de esta reunión, celebrada en la ciudad de Ginebra, Suiza, en el mes de noviembre de 1972, se tomaron los siguientes acuerdos:

1o. Convocar a un Grupo Preparatorio Intergubernamental;

2o. Preparar en la Secretaría General de las Naciones Unidas, un estudio sobre las consecuencias económicas de la Convención de referencia, en particular para los países en desarrollo; y

3o. Invitar a la Comisión de Transporte Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), a las Comisiones Económicas Regionales y a la Orga-

...

(1) Informe del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC). Resolución No. 1568 del 10. de Mayo de 1971, aprobada por la UNESCO, que determinó la celebración de la Conferencia en Ginebra, Suiza, en noviembre de 1972.

nización Consultiva Marítima Intergubernamental, para reexaminar la citada Convención.

Con ese motivo, tanto en la UNCTAD, como en la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) se adoptó un criterio común, en el sentido de considerar que el Proyecto de Convención - TCM, era incompleto y no satisfacía las necesidades de Latinoamérica en particular, por lo que hubo consenso en estas reuniones preliminares, para que durante la Conferencia a celebrarse en Ginebra, se procurara llegar a un acuerdo sobre directrices para un nuevo Convenio Internacional de Transporte Combinado de Mercancías.

La formación del Grupo Preparatorio Intergubernamental acordada por la Junta de Comercio y Desarrollo y por el Consejo Económico y Social, el 10 de mayo de 1973.

Su integración representó una gran responsabilidad no solo por lo complejo y técnico de la materia, sino también por la necesidad de asegurar que los propósitos del Convenio, protegieran adecuadamente los intereses de los países en desarrollo durante la llamada "era del transporte multimodal", con todas sus implicaciones sociales y de nueva tecnología.

En los estudios realizados por el Grupo, participaron 66 países representantes del llamado "Grupo de los 77", ⁽¹⁾ varios países desarrollados de Economía de Mercado y algunos países socialistas.

(1) Bloque de países en desarrollo. Su antecedente se encuentra en la Carta de Argel elaborada en el 2o. Período de Sesiones de la UNCTAD. Nueva Delhi, India. Marzo de 1968. Su objetivo principal es el de alcanzar el desarrollo económico, la paz y la prosperidad, unidos por aspiraciones comunes y por la identidad de intereses económicos.

De América Latina participaron once países: Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, El Salvador, Jamaica, México, Perú, República Dominicana y Venezuela.

b) DIVERSOS PERIODOS DE SESIONES.

Los diversos estudios proyectados por el Grupo Preparatorio Intergubernamental, tuvieron como principales objetivos:

. Establecer un régimen de documentación y responsabilidades que se ajustara a las necesidades del comercio de todos los países, cualquiera que fuere su fase de desarrollo económico, y que asegure un trato justo para los cargadores y operadores del transporte de mercancías.

. Acordar un sistema de control aduanero sobre el tráfico de mercancías objeto de transporte intermodal.

. Analizar las repercusiones del transporte intermodal y de los regímenes de documentación y responsabilidad convenidos en los países desarrollados o en vías de desarrollo, que participen en este sistema, sobre todo como usuarios más que como proveedores.

El Grupo celebró seis períodos de Sesiones en la ciudad de Ginebra, Suiza, bajo la dirección de la UNCTAD y con la participación de importantes Organizaciones Internacionales.

...

PERIODOS DE SESIONES

- 1o. Del 31 de Octubre al 2 de Noviembre de 1973.
- 2o. De Febrero a Octubre de 1974.
- 3o. De Febrero a Diciembre de 1975.
- 4o. Del 14 al 25 de Noviembre de 1977.
- 5o. Del 18 de Septiembre al 6 de Octubre de 1978.
- 6o. Del 14 de Febrero al 9 de Marzo de 1979.

Desde que el Grupo inició sus trabajos preparatorios, las modernas técnicas de transporte aplicadas en las operaciones multimodales, particularmente el manejo de contenedores, se han extendido a muchas rutas comerciales que unen a los países desarrollados con los países en vías de desarrollo.

En el desarrollo de las sesiones, los países participantes propusieron los elementos básicos a contemplarse en el Proyecto de Convenio:

. El convenio será aplicable a los contratos de transporte multimodal internacional que cumplan los criterios descritos en el mismo, así como a la carga contenerizada y demás carga unitarizada, según estén definidas, sin perjuicio del régimen aplicable a otras clases de carga.

. La prueba de la existencia de los contratos de todas las formas de transporte comprendidas en el convenio, consistiría en un documento uniforme y simplificado del tipo que se prescriba, que...

sería el único documento que se expediría al cargador.

. La disposición de que un sólo porteador será responsable ante el cargador del transporte de las mercancías, en condiciones de seguridad durante todo el viaje.

. Establecer un sistema único de responsabilidad del porteador por toda pérdida, daño oculto o no, o retraso que se produzca desde el momento en que éste se haga cargo de las mercancías en virtud del documento de transporte multimodal hasta el momento de su entrega.

. Contemplar un número limitado de exenciones de responsabilidad.

. Admitir la negociabilidad del documento de transporte multimodal a petición del cargador.

c) JUNTA DE PLENIPOTENCIARIOS Y ACTA FINAL.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en el mes de diciembre de 1978, convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios, con el propósito de examinar y aprobar el Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, solicitando a la Junta de Comercio y Desarrollo, la fijación de las fechas apropiadas.⁽¹⁾

La Conferencia celebró dos períodos de sesiones bajo los auspicios de la UNCTAD, el primero del 12 al 30 de Noviembre de 1979, y el segundo del 8 al 23 de mayo de 1980. Se tomaron como -

...

(1) Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas No. 33/160 de fecha 20 de Diciembre de 1978.

bases de estudio, el Proyecto de Convenio preparado por el Grupo Preparatorio Intergubernamental en su sexto período de sesiones, las observaciones de los gobiernos participantes, así como el texto de convenio adoptado en el primer período de sesiones plenipotenciarias. (2)

Efectuadas las deliberaciones, la Conferencia adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, el 24 de mayo del año en curso, habiendo quedado en depósito para su ratificación, en la Sede de las Naciones Unidas, en la ciudad de Nueva York, del primero de septiembre de 1980 al treinta y uno de agosto de 1981.

(2) Informe sobre el 60. Período de Sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio de Transporte Multimodal Internacional. UNCTAD, Ginebra, Suiza, del 21 de febrero al 9 de marzo de 1979.

C A P I T U L O I V

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE
MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

Refiriéndonos ya en forma concreta al Convenio de las Naciones Unidas, encontramos que consta de una parte preambular, en la que se establece la exposición de motivos, y una parte -- dispositiva, subdividida en cuestiones generales, documentación, responsabilidad del operador de transporte multimodal, responsabilidad del expedidor, reclamaciones y acciones, disposiciones complementarias, cuestiones aduaneras; y cláusulas finales.

1. EXPOSICION DE MOTIVOS.

En primer lugar, los Estados que forman parte del Convenio, reconocen como fundamento de su celebración, los siguientes aspectos:

. Que el transporte multimodal internacional es -- uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.

. La necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados, económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico.

. La conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito.

. La conveniencia de establecer reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de transporte.

. La necesidad de que el Convenio suscrito no afecte a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional -- concernientes a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte.

. El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal.

. La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo, por ejemplo, en lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías, la participación en los servicios multimodales de sus portadores y operadores nacionales, la relación costo-eficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales.

. La necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios.

. La necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países en tránsito.

En segundo lugar, los Estados convienen en principios básicos a seguir en la adopción del Transporte Multimodal Internacional:

. El establecimiento de un equilibrio justo de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo, y una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional.

. Antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal de mercancías, deben celebrarse consultas entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios.

. Los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado.

. La responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al Convenio, debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia.

2. DISPOSICIONES GENERALES.

En este apartado se establecen las siguientes definiciones:

Por "transporte multimodal internacional" se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías, efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional.

"Operador de transporte multimodal" es toda persona - que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

El "contrato de transporte multimodal" es aquel en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

Por "documento de transporte multimodal" se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

"Expedidor" es toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.

"Consignatario" es la persona autorizada para recibir las mercancías.

El término "mercancías" comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

Por "convenio internacional" se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.

Por "ley nacional imperativa" se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.

3. DOCUMENTACION.

Las características del documento de transporte multimodal serán las siguientes:

A elección del expedidor, será negociable o no negociable.

Será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.

La firma podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita.

Cuando se emita con carácter no negociable, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías - bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos característicos de las mercancías, - así como el nombre del consignatario.

El operador quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías, si las entrega al consignatario cuyo nombre - figura en el documento de transporte multimodal no negociable, o bien, a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, por escrito.

Cuando se emita en forma negociable, se extenderá a la orden o al portador; si se extiende a la orden, será transferible por endoso; si se extiende al portador, será transferible sin endoso.

La entrega de las mercancías se podrá obtener, contra la devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado.

En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;

b) el estado aparente de las mercancías;

c) nombre y establecimiento principal del operador de transporte multimodal;

d) nombre del expedidor;

e) nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;

f) lugar y fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;

g) lugar de entrega de las mercancías;

h) la fecha o plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;

i) una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;

j) lugar y fecha de emisión del documento de transporte multimodal;

k) la firma del operador o de la persona autorizada al efecto por él;

l) el flete correspondiente a cada modo de transporte, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

m) el itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previsto, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;

n) cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal.

Cuando el operador o la persona que actúe por cuenta de éste, sabe o tiene motivos razonables para sospechar que los datos proporcionados por el expedidor, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene los medios razonables para verificarlos, incluirá en el documento de transporte multimodal, una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios para verificar los datos.

Si el operador o la persona que actúe por cuenta de éste, no hace constar en el documento el estado aparente de las mercancías, se considerará que las recibió en buen estado aparente.

Cuando el operador dolosamente haga constar en el documento una información falsa sobre las mercancías, u omita cualquier información que deba incluirse, será responsable de la pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento emitido.

El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal, de los perjuicios que le resulten, por la inexactitud o insuficiencia de los datos de las mercancías, y su responsabilidad seguirá siendo aún cuando haya transferido el documento.

La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan otros documentos relativos al transporte o a otros servicios que se efectúen de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

4. RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

Uno de los aspectos más importantes que contempla el convenio, es lo relativo a la responsabilidad del operador, que incluye como puntos más significativos los siguientes:

El período de responsabilidad se inicia a partir del momento en que el operador haya recibido las mercancías, ya sea directamente o por conducto de la persona que actúe en su nombre, hasta el momento en que las haya entregado al consignatario.

Se considera que las mercancías están bajo la custodia del operador, desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo su custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas; hasta el momento en que las haya entregado poniéndolas en poder del consignatario; o a disposición de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

El fundamento de la responsabilidad consiste en que el operador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si estos se produjeran cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus empleados o cualquier otra de las personas a cuyo servicio recurra para la prestación del servicio, adoptaron las medidas necesarias para evitar el hecho y las consecuencias.

...

Cuando se trate de un daño localizado, es decir, que se haya producido en una fase determinada del transporte multimodal, respecto de la cual un Convenio Internacional o una ley nacional establezcan un límite de responsabilidad superior a 920 unidades de cuenta por bulto o equivalente, o de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías, dicho límite se determinará al tenor de lo dispuesto en ese convenio internacional o en la ley nacional correspondiente.

5. RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR.

Se establecen como normas generales y especiales, las siguientes:

Será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal, si ha sido causado por su culpa o negligencia, o la de sus empleados o agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones.

Cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquellas y, de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace, el operador quedará relevado de toda responsabilidad, y se tomarán las siguientes medidas:

a) el expedidor será responsable respecto del operador de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y

b) las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

6. RECLAMACIONES Y ACCIONES.

El término de prescripción para ejercitar las acciones derivadas del convenio es de dos años, a partir del día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías, o en caso de que no se hayan entregado, a partir del último día en que debieron haberse entregado.

La acción de repetición que compete al operador de transporte multimodal, podrá ejercitarse, incluso con posterioridad al vencimiento del plazo anteriormente indicado, siempre que se ejercite dentro del término que señale la legislación interna del país en que se instaure el procedimiento, pero en ningún caso este término podrá ser inferior a 90 días.

El término para ejercitar la acción de repetición, debe computarse a partir de la fecha en que el operador haya satisfecho la reclamación que se le haya formulado, o a partir de que haya sido emplazado a juicio, como consecuencia de la acción ejercitada en su contra.

Referente a la jurisdicción, el convenio establece que en todo procedimiento judicial, relativo al transporte multimodal internacional que se efectúe con arreglo de dicho convenio, el demandante o actor, podrá a su elección ejercitar la acción respectiva ante un tribunal que sea competente, de conformidad con la legislación interna del país en que se encuentre ubicado, y siempre que dentro de él se encuentre alguno de los siguientes lugares:

- . El establecimiento principal o la residencia habitual del demandado;

...

- El lugar en que se haya celebrado el contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencias;
- El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia, o el lugar de entrega; o
- Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal.

Asimismo, las partes podrán estimular, que toda controversia que se suscite con motivo de un contrato de transporte multimodal, sea sometido al arbitraje, mediante la inclusión de la cláusula compromisoria.

Tenemos entendido que el órgano oficial de arbitraje, denominado Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México, dependiente del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, es gratuito.

El arbitraje es un medio seguro, en virtud de que el laudo pronunciado por el Tribunal Arbitral, podrá ser ejecutado con relativa facilidad en varios países, sobre todo por la existencia de varias convenciones internacionales en la materia, tales como la "Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras", adoptado en el año de 1950, cosa que no siempre sucede con las sentencias judiciales dictadas por tribunales nacionales.

7. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.

Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal será nula y sin efecto - en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa disposición - no afectará a la validez de las disposiciones del contrato o documento que incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.

Como estipulación contractual, se dispone que, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del convenio.

Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización para resarcir al titular de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega; además pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho éste párrafo, se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Por lo que respecta a la Avería Gruesa, el Convenio establece la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional.

En nuestra legislación, la avería gruesa se encuentra regulada en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de los artículos 256 al 271 respectivamente.

La avería gruesa se define como: "Todo daño o gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real"(art. 256 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos)

Se le denomina también como : "Todo gasto extraordinario que para la conservación del buque, del cargamento o de ambas cosas, ocurra durante la navegación "; "Daño o desperfecto que sufra el buque desde que se haga a la mar en el puerto de salida, hasta dar fondo y anclar en el de su destino, y el que sufran las mercancías desde que se carguen en el puerto de expedición hasta la descarga en el de su consignación". (1)

El importe de las averías gruesas es por cuenta de todos los interesados en la travesía marítima, en proporción al monto de sus respectivos intereses (art. 257 de la citada ley).

Para determinar la cuota de contribución en la liquidación de la avería, la masa contribuyente se formará sumando el valor del buque y demás bienes salvados, calculando conforme al que tengan el día de su llegada a puerto, más el valor de la ave

(1) De Pina, Rafael. Diccionario de Derecho. ...

Edit. Porrúa, S.A., 4a. Edic., México 1975. Pág. 98.

ría. Dicha suma se dividirá entre el importe de la avería. El resultado dará el porcentaje sobre el valor de los bienes, siendo éste, la base de la cuota de contribución (artículo 261 de la misma ley).

8. CUESTIONES ADUANERAS.

Por lo que se refiere a las cuestiones aduaneras, el convenio establece que sin perjuicio de lo dispuesto por las leyes, reglamentos y convenios internacionales que estén en vigor en sus territorios, los Estados contratantes concederán libertad de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional, siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades aduanales correspondientes, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero utilizado para el movimiento de mercancías.

Para facilitar el tránsito de las mercancías, cada Estado contratante deberá:

a) Si fuere el país de partida, adoptar dentro de lo posible, todas las medidas a fin de garantizar la integridad y la exactitud de la información requerida para las ulteriores operaciones de tránsito;

b) Si fuere el país de destino, adoptar todas las medidas necesarias para que las mercancías en tránsito aduanero sean despachadas, por regla general, en la oficina de aduanas de destino de las mercancías, así como esforzarse por efectuar el despacho en el lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mercancías, siempre que las leyes o los reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto.

Sin perjuicio de cualesquiera otros documentos que puedan exigirse en virtud de un convenio internacional o de las leyes y reglamentos nacionales, las autoridades de aduanas de los países de tránsito, aceptarán el documento de transporte multimodal como parte descriptiva del documento de tránsito aduanero.

Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, los documentos de tránsito aduanero se ajustarán en lo posible al modelo que se reproduce.

DECLARACION DE MERCANCIAS (TRANSITO ADUANERO)

| | | | | |
|--|--|---|--------------------------|--|
| Expedidor (nombre y dirección) | | Aduana de partida. | Fecha No. | |
| Destinatario (nombre y dirección postal) | | Declarante (nombre y dirección) | | |
| Dirección de entrega | | País de procedencia | País de destino | |
| Lugar de carga | Muelle, depósito, & | Documentos adjuntos | Uso oficial | |
| | | | Precintos colo- cados | |
| Aduana de destino. | | | | |
| Unidad de transporte; mar- cas y No. de -- bultos / obje- tos. | Número y naturaleza de los bultos; desig- nación de las mercan- cías. | No. de Clasifi- cación | Peso Bruto, Kg. | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | No. total de bultos. | Peso bruto total Kg. | | |
| (Representación Nacional) | | (Datos relativos a la garantía) | | |
| | | El que suscribe declara que las informaciones que firman en esta declaración son auténticas y ver- daderas y se compromete a respo- nder las obligaciones contenidas... | | |
| | | Lugar, fecha y firma del declaran- te. | | |

9. CLAUSULAS FINALES.

El Secretario General de las Naciones Unidas fue designado depositario del Convenio de Transporte Multimodal de -- Mercancías.

Todos los Estados que así lo deseen, tendrán derecho a adquirir la calidad de parte en el convenio, mediante firma, sin reserva de ratificación, aceptación; o firma con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o bien, mediante adhe -- sión.

El convenio estará abierto a la firma de los Estados, desde el 10. de septiembre de 1980, hasta el 31 de agosto de -- 1981, en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

Después del 31 de agosto de 1981, estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean signatarios.

No podrán hacerse reservas al convenio. En el ámbito internacional, la reserva es "el acto jurídico por el cual un Estado parte en un tratado, declara que rechaza la aplicación de ciertas disposiciones, o que les atribuye determinado sentido".⁽¹⁾

El convenio entrará en vigor doce meses después de -- la fecha en que los gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado, -- sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o bien, -- cuando hayan depositado instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión.

...

(1) Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Edit. Porrúa, S.A., 6a. Edic., México 1979, Pág. 203.

Todo Estado contratante podrá denunciar el convenio, en cualquier momento después de la expiración de un plazo de dos -- años, contado desde la fecha en que haya entrado en vigor, mediante -- notificación hecha por escrito al depositario.

La denuncia es "el acto jurídico por el cual un Estado -- parte en un tratado, declara su voluntad de retirarse, basándose en las condiciones establecidas al respecto en el tratado". "La denuncia de un tratado bilateral significa su extinción, es decir, el fin de los efectos del tratado, respecto al Estado denunciante". (1)

Por último, la denuncia, surtirá efecto el primer día -- del mes siguiente a la expiración del plazo de un año, contado -- desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el -- depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo -- más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, -- contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida -- por el depositario.

(1) Seara Vázquez, Modesto. Obra citada. Pág. 208.

C A P I T U L O V

EVOLUCION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO.

1. ANTECEDENTES.

En México, aproximadamente a partir del año de 1965, se inició la operación del Transporte Combinado. Anteriormente había cobrado interés en virtud de la Conferencia sobre Coordinación de los Transporte Carreteros y Ferroviarios, ofrecida por el Doctor René Rodiere, profesor de la Facultad de Derecho de París, el 5 de agosto de 1963 en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

A partir de ese momento, se inician diversos estudios respecto de la operación del transporte combinado internacional, sus repercusiones en el transporte mexicano y la problemática del transporte nacional, que culminan con la participación de nuestro país en la Conferencia conjunta de las Naciones Unidas y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, celebrada en Ginebra, Suiza, en noviembre de 1972; y posteriormente en los seis períodos de sesiones del GPI, así como en los dos períodos de sesiones de Plenipotenciarios para la elaboración de un convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, a los cuales nos hemos referido con anterioridad.

Actividades de transporte intermodal en México:

a) Internacionales.- El tráfico de contenedores del Puerto de Houston, Tex., al puerto de Tuxpan, Ver., por vía marítima en importaciones y exportaciones de partes y refacciones para automóviles Volkswagen; y por vía de autotransporte, de Tuxpan, Ver., a Puebla, Pue. Este servicio se denomina TECOMAR.

Otro ejemplo lo es el transporte de verduras y legumbres para su exportación, en cajas-remolques sobre plataforma ferro-

viaria o chasis, desde el Valle de Culiacán, Sin., a Nogales, - Son., y con destino final a Nogales, Ariz.- Este servicio se denomina PIGGY-BACK, en el cual se combinan el transporte por ferrocarril y el transporte por carretera.

b) Nacionales.- Los Ferrocarriles Nacionales de México implantaron un servicio coordinado con el autotransporte entre las ciudades de México y Monterrey, a partir de 1968, para el transporte principalmente de fierro comercial, láminas, tubos de fierro, materiales para construcción, etc.

Otros servicios de menor importancia se prestan entre Tapachula, Chis., y México, D.F., u entre Guadalajara, Jal., y México, D.F., con la denominación de "Servicios Domésticos de Piggy-Back"

2. MARCO JURIDICO.

El marco jurídico actual, por el que se rigen las operaciones de transporte internacional de mercancías, está constituido por los siguientes ordenamientos legales.

a) Ambito Internacional.

En el sector aéreo, por el llamado sistema Varsovia, que está integrado por diferentes convenios internacionales como el Convenio de Varsovia, el Protocolo de la Haya, el Convenio de Guadalajara, el Protocolo de Guatemala y el Protocolo de Montreal.

En el sector marítimo, por el Convenio Internacional Para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, mejor conocido como las Reglas de la Haya de 1924, actualmente en vigencia, aunque se espera que a corto plazo, entren en vigor la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, al que se ha llamado Reglas de Hamburgo, y el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

En el sector de autotransporte, por el Convenio de Ginebra del 19 de mayo de 1956, relativo al transporte internacional de Mercancías por Carretera.

En el sector de los Ferrocarriles, por el Convenio de Berna del 7 de febrero de 1970, sobre transporte de Mercancías por Ferrocarril.

Todos estos Convenios Internacionales, seguirán aplicándose en alguna medida en el transporte multimodal, en lo que respecta a los contratos que en forma individual, tendrán que celebrar los operadores de transporte multimodal en la prestación

del servicio, con los diversos portadores de modos de transporte, a excepción de aquellos casos en que cuente con todo el equipo necesario.

Por otro lado, la Junta de Comercio y Desarrollo, de conformidad con la Resolución No. 2098 (LXIII), de fecha 3 de agosto de 1977, del Consejo Económico y Social; y con la Resolución No. 32/206, del 21 de diciembre de 1977, de la Asamblea General, decide asignar la labor relativa a los aspectos mundiales del transporte multimodal y la contenerización, en todos los casos en que haya un tramo marítimo, a la Comisión de Transporte Marítimo para que la realice en coordinación con todos los órganos pertinentes interesados, con arreglo a las siguientes atribuciones, respecto de cada una de las cuales cooperará estrechamente con los organismos internacionales competentes, en especial - las Comisiones Regionales - las Organizaciones Especializadas en un transporte rodal, como la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y la Organización de Aviación Civil Internacional. Dichas atribuciones son :

1. Promover el entendimiento y la cooperación en la esfera de transporte multimodal y la contenerización, y estar dispuesta a la armonización de las políticas de los gobiernos y las Agrupaciones Económicas Regionales que sean de la competencia de la Junta de Comercio y Desarrollo.
2. Estudiar las formas en que el Transporte Multimodal Internacional puede contribuir más adecuadamente a acelerar el desarrollo y a facilitar el comercio internacional, en particular de los países en desa

rollo, y hacer recomendaciones, y de ser necesario, adoptar medidas al respecto

3. Promover los intereses de los usuarios y la participación de los operadores de transporte multimodal - de los países desarrollados en el Comercio Internacional.
4. Examinar las actividades de otras instituciones del sistema de las Naciones Unidas y de otras organizaciones internacionales o intergubernamentales, en relación con la asistencia técnica y la financiamiento y la ayuda internacionales en la esfera del - Transporte Multimodal y la Contenerización..

En el noveno Período de Sesiones de la Comisión anteriormente citada, se resolvió llevar a efecto un programa de trabajo en la esfera de transporte multimodal, dentro del cual la - Secretaría de la Junta de Comercio y Desarrollo, deberá examinar con carácter prioritario, las actividades de otras instituciones del sistema de las Naciones Unidas y de otras organizaciones internacionales, en lo referente a la asistencia técnica, financiera y ayuda internacionales; formular en su caso, - recomendaciones para facilitar la coordinación de esas actividades a los órganos competentes de las Naciones Unidas.

b) Ambito Nacional.

Por lo que se refiere al aspecto nacional, la Ley de -- Vías Generales de Comunicación participa de una manera trascendente en el régimen jurídico interno de las operaciones de -- transporte multimodal; y es de resaltarse que en dicho ordena-

miento legal, encontramos ya regulado el Transporte Combinado Internacional, como es el caso de las disposiciones contenidas en los artículos siguientes:

. ART. 53.

Los concesionarios o permisionarios de vías generales de comunicación, tendrán la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas, cuando así lo requiera el interés público y siempre que a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente.

. ART. 54.

Los convenios que se celebren para la explotación conjunta de una empresa con otra u otras nacionales o extranjeras, se someterán a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

. ART. 76.

En las expediciones de mercancías procedentes del extranjero con destino a un punto de la República, las empresas nacionales que intervengan en el transporte serán responsables por las pérdidas o averías.

. ART. 78.

La empresa será responsable también por las pérdidas o averías que ocurran en las líneas extranjeras, si ha extendido carta de porte o conocimiento directo, siempre que la pérdida o avería ocurra en el trayecto amparado por el conocimiento, sin perjuicio de exigir indemnización de las empresas directamente responsables.

ART. 79

La Secretaría de Comunicaciones determinará las formalidades y requisitos que deban observarse en las operaciones de carga, descarga y transporte de las mercancías, en su tránsito por el territorio de la República.

Asimismo, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo del 10 de enero de 1963, los artículos 181 y 182 se refieren ya en forma expresa al transporte combinado.

El primero de ellos, en el sentido de que el último porteador que participa en el transporte combinado, estará obligado a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque expedido por el primer porteador, conforme a las condiciones y responsabilidades fijadas por dicha ley.

En tanto que el segundo se refiere a que, la responsabilidad de cada porteador que participe en el transporte combinado, comienza en el momento en que recibe la carga y termina cuando la entrega, salvo pacto en contrario.

En materia hacendaria, existen dos ordenamientos legales relacionados con el transporte multimodal.

El primero de ellos, es el Decreto de 8 de febrero de 1972, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 4 de mayo del mismo año, en el que se establecen las normas a que se sujeta la Importación y Exportación, Temporal o Definitiva de Con-

tenedores y Paletas que se usan en el transporte y manejo de mercancías.

En dicho Decreto se señala, que los permisos de Internación temporal de contenedores se concederán por el plazo de dos meses, que puede ser prorrogado por otro mes más. El plazo se computará a partir del día siguiente de la fecha en que el contenedor salga del perímetro fiscal (art. 6o.).

Los contenedores internados temporalmente con mercancías, una vez descargados no podrán transportar otras mercancías dentro del territorio nacional, salvo que estas sean conducidas para su exportación en los mismos contenedores (art.11).

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público por conducto de la Dirección General de Aduanas, podrá autorizar en casos especiales el traslado de contenedores hasta locales o espacios de propiedad particular, para el cumplimiento de los trámites respectivos, a cargo del personal que al efecto designe la propia Dirección (art. 9o.) .

El segundo ordenamiento, es el Oficio-Circular de fecha 23 de junio de 1976, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 30 del mismo mes y año, en el que se reglamenta la Importación y Exportación Temporal de Contenedores.

Por lo que se refiere a las funciones de autoridad relativas al transporte multimodal, debemos mencionar que el Artículo 36 Fracción XIV de la Ley Orgánica de la Administración Pública - Federal, establece que a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los ser-

vicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos, relacionados con los transportes o las comunicaciones.

3. REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL MEDIANTE EL USO DE CONTENEDORES.

Para adecuar las bases y condiciones de operación del transporte multimodal internacional al sistema nacional; - el Ejecutivo Federal con base en la facultad que le otorga la fracción I del Artículo 90 Constitucional y con fundamento en los artículos 12, 13, 31, 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 255 inciso k) de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 20., 30., 80., 50, 51, 52, 53, 124 y demás relativos aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación, creó el Reglamento Para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores, publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 6 de julio de 1979.

El Reglamento se encuentra integrado por una parte introductiva en la que se expresan los considerandos respectivos, y una parte ordenativa o dispositiva que consta de cinco capítulos.

El primero de ellos establece las disposiciones generales siguientes:

AMBITO DE APLICACION.

El Reglamento se aplicará en todo lo relativo al movimiento de contenedores en transporte multimodal internacional a los Puertos Marítimos y Terrestres Nacionales, Terminales interiores, Bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en -- función de las obras e instalaciones; a los supuros y tarifas relacionadas con este tipo de trann

porte y regulará la actividad del Empresario de Transporte Multimodal.

AUTORIDAD ENCARGADA DE REGULAR
LA OPERACION DE TRANSPORTE MUL
TIMODAL.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará las autorizaciones necesarias, para el manejo de contenedores en transporte multimodal internacional, previo cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia, este Reglamento y las demás disposiciones administrativas aplicables; horarios, a las tarifas y sus reglas de aplicación, así como a las modalidades que, en la autorización correspondiente fije la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de acuerdo con el interés público.

Asimismo, la Secretaría determinará los Puertos Marítimos y Terrestres así como los lugares del interior, bodegas habilitadas, terminales ferroviarias, y otros recintos, en los que por reunir las condiciones de eficacia, seguridad e higiene, pueden realizarse maniobras de contenedores.

DESCRIPCION DEL CONTENEDOR.

Para los efectos de este Reglamento, contenedor de carga es un recipiente de características establecidas, con dispositivos que faciliten

tan su manejo y transbordo, para el empleo repetido en el transporte de bienes o mercancías, sin manipulación intermedia de éstas, en dos o más no dos de transporte.

Para todo lo relativo a clases o características de los contenedores, se está a lo dispuesto por las Notas Explicativas, de la Tarifa del Impuesto General de Importación.

El capítulo segundo, se refiere al Empresario de Transporte Multimodal, describiéndolo como la persona moral, pública o privada, autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que actúa como principal de la organización y ejecución del transporte en contenedores y que asume frente al usuario o sus causahabientes, la responsabilidad del contrato.

Los socios del Empresario de Transporte Multimodal, deberán ser concesionarios o permisionarios de un modo de transporte, o navieros que cuenten con embarcaciones matriculadas en México, así como los concesionarios y permisionarios de sus servicios conexos, a excepción del Estado o cualquier otro ente público, que podrán no serlo; en todo caso, en la sociedad, estarán representados por lo menos dos modos de transporte.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podrá autorizar a los empresarios de transporte multimodal previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Acreditar que están constituidos conforme a las leyes mexicanas; con cláusula de exclusión de extranjeros y, en el supuesto de que uno o varios de sus socios sean personas morales, deberán ser precisamente, sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

En su escritura constitutiva se indicará que -- las acciones, partes sociales, o aportaciones -- que integran el capital social, deberán ser nominativas; además de que el administrador único o los integrantes del Consejo de Administración, cuerpos y comisiones, directores y gerentes, serán siempre mexicanos.

- Acreditar a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la suficiente capacidad técnica, comercial y económica,
- Presentar estudios técnicos y económicos que acrediten su capacidad técnica y administrativa; y solvencia económica para la correcta consecución de sus fines.
- Presentar proyectos del área o áreas de operación, en las que pretende llevar a cabo sus actividades.
- Obtener la opinión favorable de la Comisión de Transporte Multimodal.

El Empresario de Transporte Multimodal está obligado entre otras cosas a :

- . Presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, anualmente, un informe que contenga, con referencia a los doce meses anteriores, los datos técnicos, administrativos o estadísticos que permitan conocer la operación del servicio.
- . Proporcionar a los inspectores de la Secretaría de Comunicaciones, debidamente acreditados, todos los informes y datos que sean necesarios para llenar su cometido.
- . Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, los contratos tipo que pretenda celebrar con los usuarios del servicio, los cuales no surtirán efectos mientras no se llene el requisito de aprobación.
- . Someter a la previa aprobación de la Secretaría enunciada, los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio de transporte en contenedores a efecto de vigilar, en su caso, el cumplimiento de los artículos 67 y 67 Bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, asimismo, la Secretaría comprobará que en dichos convenios se estipule que, en el uso de transporte marítimo, haya una participación equitativa por parte de las Empresas Nacionales.

- . Contratar por conducto de las Centrales de Servicios de Carga de Autotransporte Federal autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el transporte de contenedores con los per^o misionarios o concesionarios de estas servicios en carreteras de jurisdicción federal.
- . Participar en las actividades de coordinación en materia operativa y mercantil que disponga la Secretaría de Comunicaciones.

El Empresario es responsable del contenedor, la mercancía o bienes, desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes u operadores del transporte, reciban la mercancía del usuario o de sus representantes, hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los términos que fijan las leyes aplicables a cada modo de transporte.

En consecuencia, responderá por:

- a) La pérdida total o parcial del contenedor, la mercancía o bienes.
- b) De los daños o averías experimentados a los mismos.
- c) De la demora en la entrega del contenedor, mercancías o bienes.

El Empresario tendrá derecho a repetir en contra de los portadores, en los términos de la legislación aplicable.

El Empresario no será responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras del contenedor, las mercancías o bienes, cuando se deban a vicios ocultos de los mismos, o bien - como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor.

Cuando se haga cargo de las mercancías o bienes, deberá expedir al usuario del servicio, el documento de mercancías - en contenedores, el cual contemplará los siguientes datos:

- a) La naturaleza general de las mercancías; las mar - cas principales necesarias para la identificación de las mismas; el número de bultos o de piezas o su cantidad expresada de otro modo, datos todos que se harán constar tal y como hayan sido pro - porcionados por el expedidor.
- b) El estado aparente de las mercancías.
- c) El nombre y domicilio del establecimiento princi - pal del empresario de transporte multimodal.
- d) El nombre y domicilio del expedidor.
- e) El nombre y domicilio del destinatario.
- f) El nombre y domicilio del establecimiento principal del porteador marítimo, aéreo o terrestre.
- g) El lugar y la fecha en que el empresario de transpor - te multimodal se haga cargo de las mercancías o bienes.
- h) El lugar en que se haya de hacer entrega de las mercancías o bienes.
- i) El plazo aproximado convenido para la entrega de las mercancías o bienes.

j) El lugar y fecha de expedición del documento de mercancías en contenedores.

k) La firma de la persona o empresario de transporte — multimodal.

l) El importe del flete correspondiente a cada modo de transporte, y una indicación de si el flete ha sido pagado o es pagadero por el destinatario.

m) El valor en fábrica de las mercancías o bienes, si lo indica el expedidor.

n) Las condiciones de embarque y las condiciones del seguro, si éste se ha pactado.

o) La clasificación de las mercancías o bienes peligrosos con arreglo a las normas internacionales vigentes o a la legislación nacional para cada modo de transporte.

p) La mención expresa de que el empresario se hace responsable de la ejecución del servicio.

Cuando el empresario tenga motivos razonables para sospechar sobre la veracidad de los datos proporcionados por el usuario o cuando no haya tenido medios suficientes para verificarlos, podrá incluir en el documento de transporte, una reserva en la que se especifiquen sus razones para sospechar, o que no tuvo los medios necesarios para verificar los datos.

La expedición del documento de mercancías en contenedores, es independiente de los documentos que se expidan por los portadores conforme a la legislación aplicable.

Cuando el contrato de transporte multimodal sea celebrado por algún empresario extranjero o naviero nacional, estos estarán obligados a contratar a su vez, los servicios de transporte multimodal dentro del territorio nacional, con un empresario mexicano autorizado para realizar el servicio, de no cumplirse lo anterior, se impedirá su ejecución.

En el capítulo tercero se establece, que para ejecutar o realizar maniobras en zona federal, relativas al manejo de contenedores, se requerirá permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La carga o descarga de la mercancía o bienes contenerizados, se efectuará en los locales o espacios de propiedad particular que designe el usuario del servicio, sin perjuicio de que tales maniobras puedan llevarse a cabo en los puertos marítimos, aéreos, fronterizos, patios de ferrocarril y los lugares en donde operen Centrales de Carga, concesionadas por la Secretaría de Comunicaciones.

Los lugares para el manejo de contenedores, deberán contar con el equipo necesario, personal idóneo y dimensiones suficientes a juicio de la Secretaría, sin perjuicio de las condiciones que sean fijadas por las demás autoridades competentes.

Para los efectos previstos en el Reglamento, en su capítulo cuarto aparece la creación de la Comisión de Transporte Multimodal, que estará integrada por los titulares de las Direcciones Generales de Aeronáutica Civil, Autotransporte Federal, Ferrocarriles en Operación, Marina Mercante, Operación Portuaria, Asuntos Jurídicos y Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, funcionando como Presidente de la Comisión, el titular de la Dirección citada en último lugar.

Cabe mencionar que en la actualidad, se está trabajando sobre un Proyecto de Reglamento Interior de dicha Comisión, en la que se regularán en forma expresa, sus atribuciones, entre las que podemos destacar las siguientes:

. Emitir opinión respecto de los dictámenes que le sean presentados por la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, en relación al otorgamiento de autorizaciones para operar el transporte multimodal internacional de contenedores.

. Emitir opinión respecto de la procedencia de revocación de autorizaciones para operar el transporte multimodal internacional de contenedores, a solicitud de la Dirección mencionada.

. Las resoluciones de la Comisión tendrán el carácter de opiniones, sujetas a la determinación del C. Secretario de Comunicaciones y Transportes.

. La Comisión sesionará cuando así lo determine el Secretario del ramo, o bien, por disposición del Presidente de la misma.

Por último, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 9o. de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el capítulo quinto del Reglamento trata sobre la Coordinación Administrativa, señalando que las autoridades competentes en lo que se refiere al Transporte Multimodal, deberán coordinarse para normar y controlar eficazmente su legal prestación, y para facilitar su ordenado desenvolvimiento.

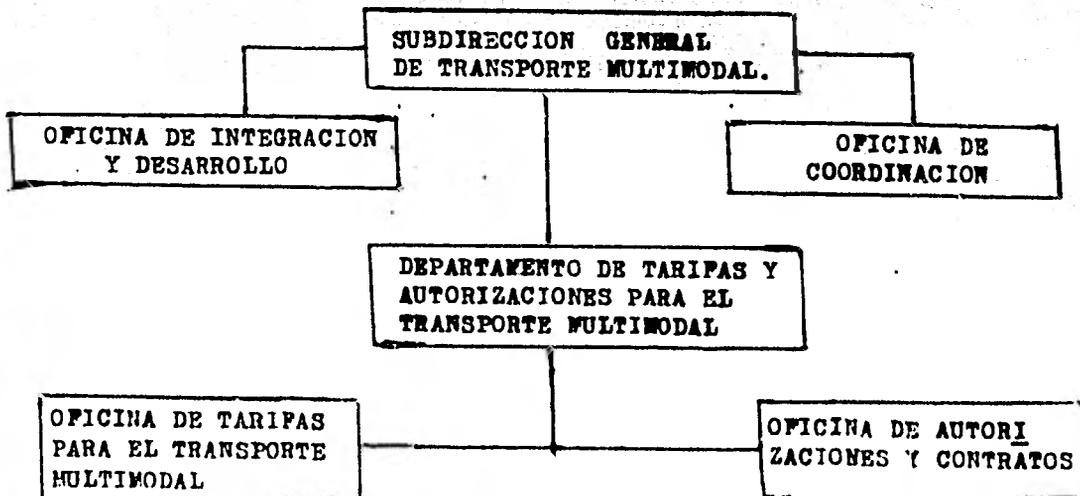
En la elaboración del Reglamento anteriormente descrito, se procuró su adaptación en las cuestiones de fondo, tanto al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimo-
dal Internacional de Mercancías; como a la Legislación Nacional en sus disposiciones conducentes.

Conforme al artículo 133 de nuestra Constitución, Méxi-
co ha decidido ratificar el citado Convenio y como consecuencia
de ello ser parte contratante del mismo.

4. CAMBIOS ADMINISTRATIVOS.

En virtud de la imperiosa necesidad de contar a nivel gubernamental, con un área específica que tuviera a su cargo, entre otras cosas el otorgamiento y control de las autorizaciones para operar el transporte multimodal; la estructura de las tarifas y sus elementos de aplicación para los servicios que lo componen, así como para vigilar la observancia de las disposiciones contenidas en el Reglamento Para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores; por acuerdo de fecha 23 de mayo de 1979, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de julio del mismo año, se creó la Subdirección de Transporte Multimodal, dependiente de la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en las facultades que otorga la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el Reglamento Interior de la Secretaría mencionada.

Esta nueva área quedó integrada de la siguiente manera:



5. LA EMPRESA DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

Una vez creada la Subdirección anteriormente indicada, se procedió a tratar de integrar una Empresa Nacional de Transporte Multimodal lo suficientemente fortalecida, para poder hacer frente, tanto en el ámbito interno como en el externo, a las grandes empresas transnacionales que actualmente vienen operando el transporte internacional.

El esfuerzo conjunto de las autoridades y transportistas en sus diversas modalidades, dió como resultado la creación de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S.A., de C.V., cuya autorización para operar el servicio fue otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fecha 22 de octubre de 1979.

La Empresa señalada se constituyó con un capital de diez millones de pesos, representados por diez mil acciones nominativas con valor de mil pesos cada una, distribuidas de la siguiente manera:

- 30% CENTRALES DE SERVICIOS DE CARGA DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- Representadas por la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.
- 30% EMPRESAS NAVIERAS NACIONALES.- Representadas por Transportación Marítima Mexicana, S.A.; Transportes Marítimos de México, S.A.; Servicios Marítimos Mexicanos, S.A.
- 20% EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS.- Servicios Portuarios de Veracruz, S.A., de C.V.; Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A., de C.V.; Servicios Portuarios de Lázaro Cárdenas, S.A., de C.V.; Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S.A., de C.V.

15% FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

5% EMPRESAS AEREAS NACIONALES.- Representadas por la Compañía Mexicana de Aviación, S.A. y Aeronaves de México, S.A.

Esta Empresa tiene como principal objetivo:⁽¹⁾

- . Operar el transporte multimodal internacional de mercancías, actuando como principal en la organización y ejecución del mismo, asumiendo desde luego la responsabilidad frente al usuario.
- . Coordinar y controlar todo lo relativo al movimiento de contenedores en transporte multimodal internacional de y hacia los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquiera otra instalación en que sea factible realizar maniobras de carga y descarga.

Casi en forma simultánea, por decreto presidencial de fecha 7 de enero de 1980, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 10 del mismo mes y año, se creó el Organismo Público Descentralizado, denominado Servicio Multimodal Transistmico, cuyo objeto principal es el de coordinar el transporte multimodal de mercancías que arriben en tránsito a los puertos de Coahuila de Zaragoza, Ver., o de Salina Cruz, Oax.

(1) Acta Constitutiva de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S. de C.V., Br. 100,000,000, ante Notario Público con fecha 10 de febrero de 1980.

Hasta la fecha son varias las Empresas concesionarias del Servicio Público de Transporte de Carga, que se han organizado como sociedades mercantiles, deseosas de participar en la prestación del transporte multimodal, y en espera de que el gobierno federal les otorgue la concesión correspondiente.

Entre éstas podemos mencionar las siguientes:

- . Transportadora Multimodal Mexicana, S.A., de C.V.
- . Transportes y Servicios Multimax, S.A., de C.V.
- . Carga Fraccionaria del Valle de México, Carvanex, S.A., de C.V.
- . Trafimar, S.A.
- . Morelos de Campeche, S.A. de C.V.

a) ESTRUCTURA.

La empresa de transporte multimodal es aquella sociedad autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, - para la operación del Transporte Multimodal Internacional, previo el cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalan el artículo 53 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento, las leyes de la materia y las demás disposiciones administrativas aplicables.

Con el objeto de lograr una adecuada forma de organización y operación del servicio autorizado, la empresa se integra generalmente con las siguientes Direcciones y Departamentos, -- con sus respectivas funciones.

Gerencia General. - Establece los programas generales de operación del servicio para cada una de las Direcciones y Departamentos a su cargo; estructura la política funcional y operacional de la empresa, en la prestación del servicio de transporte de mercancías en contenedores; efectúa una evaluación de los resultados obtenidos, así como adoptar las medidas necesarias - para lograr una mayor efectividad y desarrollo del mismo.

Asesoría Jurídica. - Tiene como función el asesorar legalmente a la empresa en lo que respecta a su constitución y trámites sobre la operación del servicio ante empresas privadas y entes públicos nacionales e internacionales.

Dirección de Comercialización. - Organiza, dirige y controla las actividades comerciales y de relaciones públicas referentes al tráfico de mercancías en contenedores.

Departamento de Comercialización. - Coordina y controla los sistemas de mercado, promoción y publicidad de ventas, y

estadística operacional de la empresa.

Departamento de Relaciones Públicas.- Promueve la operación del servicio; realiza los trámites sobre importación, exportación, permisos, cancelaciones y certificaciones de origen ante las autoridades correspondientes, y analiza los sistemas imperantes a nivel internacional sobre Transporte Multimodal.

Dirección de Operación.- Planea, organiza, dirige y controla la operación del servicio en sus aspectos aéreo, marítimo y terrestre; realiza estudios sobre la simplificación del servicio en base a los avances tecnológicos presentados; solicita a la Secretaría de Comunicaciones, la aprobación y/o modificación de las tarifas y reglas de aplicación del mismo.

Departamento de Tráfico Terrestre.- Establece los lineamientos generales sobre la conducción de mercancías contenerizadas a través de la intervención controlada de empresas auto transportistas y ferroviarias legalmente autorizadas para ese efecto.

Departamento de Tráfico aéreo y marítimo.- Establece los lineamientos generales para el tráfico de mercancías contenerizadas a través de la intervención controlada de empresas aéreas y de servicios portuarios.

Departamento de Coordinación de Servicios.- Organiza, coordina y controla las maniobras de estiba, desestiba, terrestre y portuaria en coordinación con los Sindicatos y Cooperativas autorizadas; lleva a cabo la contratación del equipo necesario para la operación del servicio.

Departamento de Coordinación de Filiales.- Establece y controla las reglas de aplicación a la entrada y salida de mer

cancias en contenedores del territorio nacional.

Dirección de Administración.- Tiene como funciones planear, organizar, dirigir y controlar el aspecto económico-administrativo interno y externo de la empresa.

Departamento de Contraloría.- Coordina y controla la actividad financiera y operacional de la empresa.

Departamento de Abastecimiento.- Coordina, controla y distribuye el equipo de oficina y operación de la empresa, para lograr una mayor eficacia en la prestación del servicio.

Departamento de Recursos Humanos.- Controla los sistemas de reclutamiento, selección, contratación de personal, para el desempeño de las funciones de la empresa; así como cumplir las condiciones y requisitos laborales legales.

b) FUNCIONES.

Como funciones de la Empresa de Transporte Multimodal podemos señalar las siguientes:

. Operar el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías en contenedores, actuando como principal en la organización y ejecución del mismo y asumir frente al usuario o sus derechohabientes la responsabilidad del contrato respectivo.

. Coordinar y controlar todo lo relativo al movimiento de contenedores, de y hacia los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que sea posible hacer maniobras para su carga y descarga.

. Celebrar contratos a nombre propio, por cuenta propia o ajena, con sus asociados o representados o con terceros, para la ejecución del transporte multimodal.

. Celebrar contratos con empresas extranjeras, nacionales o navieras mexicanas o cualquier otra empresa, cuando las mismas contraten el transporte multimodal para proporcionarles este servicio en el territorio nacional.

. Contratar por cuenta propia o de los usuarios, los seguros, fianzas o cualquier otro tipo de garantía que sean necesarios para la realización de su objeto.

c) REGIMEN DE CONCESION.

Analizando los principios generales de la legislación nacional en materia administrativa, es necesario aplicarlos a la operación del nuevo sistema de transporte de mercancías y bienes en importación y exportación, mediante el uso de contenedores como forma de unitarización.

En primer lugar, su prestación constituye un servicio público, definiéndose de la siguiente manera: "Una actividad técnica, encaminada a satisfacer necesidades colectivas fundamentales, mediante la prestación de actividades individuales, sujetas a un régimen de Derecho Público, que determina los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el Estado o por los particulares, previa la obtención de la concesión para su realización". (1)

...

(1) Acosta Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo.- Edit. Porrúa, S.A., 3a. Edic. México, 1970. Pág. 375.

La Constitución en sus artículos 30.; 27 fracción VI; 73 fracción XXV, XXIX; 123 Apartado "A" fracción XXVIII, apoya el concepto anterior.

La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal (Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1978), en su artículo 23, define el servicio público en la siguiente forma: "Para los efectos de esta Ley, se entiende por servicio público, la actividad organizada que se realice conforme a las leyes o reglamentos vigentes en el Distrito Federal, con el fin de satisfacer en forma continúa, uniforme, regular y permanente, necesidades de carácter colectivo. La prestación de estos servicios es de interés público".

La Ley Federal del Trabajo (Diario Oficial de la Federación del 10 de abril de 1970), en sus artículos 452 fracción III y 455, determina como servicios públicos, los relativos a comunicaciones y transportes, los de gas, luz y energía eléctrica, los de limpieza y aprovisionamiento y distribución de aguas destinadas al servicio de las poblaciones, los sanitarios, los de hospitales, los de cementerios y los de alimentación.

La Ley de Vías Generales de Comunicación regula en su aspecto general, los servicios públicos en lo que se refiere a la explotación del transporte por vía terrestre, aérea y marítima, en sus modalidades de mercancías y bienes; de personas, y el mixto.

Definiendo el transporte multimodal como un servicio público, su establecimiento y organización se encuentra a cargo del Estado, es decir, que será realizado mediante un procedimiento sujeto a un régimen jurídico especial.

Su modificación debe ser declarada por el Estado, a través de leyes emanadas del Poder Legislativo. Asimismo, la su presión del servicio corresponde al Poder Legislativo, aún cuando en ella se otorgue facultad discrecional al Ejecutivo para determinar el tiempo, forma y procedimiento para la supresión.

Para su correcta prestación, es necesario el obtener la concesión del gobierno federal, previa la observancia de los requisitos y trámites establecidos, y bajo las condiciones y lí mites que se establezcan por la autoridad competente.

La concesión constituye "un acto administrativo dir - crecional del órgano de la Administración Pública, que aplica - en un caso concreto las disposiciones que regulan la materia de la concesión". (1)

"Es un procedimiento por el cual una persona pública llamada autoridad concedente, confía a una persona física o moral, llamada concesionario, el cuidado de manejar un servicio público bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste habitualmente en las cuotas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio". (2)

El régimen jurídico que regula la concesión y las relaciones entre la Administración y el concesionario, es de Dere - cho Público, y está constituido por "el conjunto de normas esta-

(1) Acosta Romero, Miguel. Obra citada. Pág. 353. ...

(2) Vedel. Derecho Administrativo. París 1959. Tomo II. Pág. 570. (citado por Fraga, Gabino. Derecho Administrativo. Edit. Porrúa, S.A., Sa. Edic., México 1960. Pág. 242.

blecidas en las leyes, reglamentos, decretos, circulares y acuerdos que fijan el régimen al que están sometidas la concesión, el concesionario y la propia actividad". (1)

Los elementos subjetivos de la concesión en la prestación del nuevo sistema de transporte multimodal, son:

. La autoridad concesionaria, que es la Administración Pública Federal.

. El concesionario, que es la persona moral pública o privada a quien se otorga y que es titular de la concesión.

. Los usuarios del servicio, es decir, aquellas personas que van a solicitar la prestación del mismo, con las condiciones que se establezcan respecto de su operación y cobro correspondiente.

Los principios que rigen la concesión son los siguientes:

. La capacidad del concesionario.-

En la concesión de explotación de transportes en las vías generales de comunicación, se exige que el solicitante sea mexicano o que tratándose de sociedades, estén constituidas exclusivamente por mexicanos (Artículo 12 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

El Reglamento de Transporte Multimodal, establece que la Empresa de Transporte Multimodal, deberá acreditar que se encuentra constituida conforme a las leyes mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

(1) Acosta Romero, Miguel. Obra citada. Pág. 354

Capacidad técnica del concesionario.-

La empresa deberá contar con los elementos personales (personal que contrate para efectuar el servicio) y materiales -- (equipo de transporte e instalaciones) necesarios y adecuados para desarrollar su actividad.

Capacidad financiera.-

Es requisito esencial, el contar con el capital necesario que permita por una parte, contratar el personal suficiente para la prestación del servicio, y por otra, adquirir los bienes que se destinen para ese efecto.

Plazo de la concesión.- Generalmente las concesiones -- se otorgan por un plazo determinado, más o menos largo, durante el cual, el concesionario disfruta de los derechos derivados de -- este acto.

No todas las concesiones se otorgan a plazos iguales, -- ya que estos se encuentran sujetos a la discrecionalidad del go -- bierno federal.

En materia de vías generales de comunicación, se otorgan por un plazo de 70 años para la explotación de ferrocarriles, por 20 años para caminos en general y por 30 años para realizar manio -- bras en zonas federales.

Derechos del Concesionario.

Una vez otorgada la concesión, se generan derechos y -- obligaciones exclusivos del concesionario, es decir, que debe -- ejercerlos por el mismo, o bien dirigir en forma personal su eje -- cución a cargo del personal contratado.

En México se impone el principio de intransmisibilidad de los derechos derivados de la concesión, o bien se permite la transmisión, llenando ciertos requisitos y previa la aprobación de la autoridad concedente.

En la concesión de transportes, previo el cumplimiento de los requisitos señalados por las disposiciones legales de la materia, y con la aprobación de la autoridad administrativa, podrán cederse los derechos y obligaciones estipulados en la -- concesión.

En lo que se refiere a sus relaciones con los usuarios del servicio, celebra contratos de carácter mercantil en los -- términos del Código de Comercio y de la Ley de Vías Generales -- de Comunicación.

Se establece también en la concesión, el derecho de -- propiedad sobre los bienes a utilizarse en la prestación del -- servicio, tales como: el equipo de transporte, así como el de -- obtener una utilidad que le permita realizar inversiones en -- equipo y material necesario, que le indemnice su esfuerzo y pueda estar en condiciones óptimas para cumplir con las obligaciones adquiridas en relación con su personal, con el Estado y con los usuarios del servicio.

Esto se obtiene a través de la aplicación de las tarifas o cuotas fijadas por la autoridad competente para cada servicio, las que constituyen el precio o flete que debe cubrir el -- usuario por la prestación del servicio público.

Obligaciones del concesionario.

Como obligaciones principales, se derivan de la concesión las siguientes:

. Ejercitar en forma personal los derechos adquiridos, o bien, supervisar el personal que se contrate para su realización (art. 13 de la Ley de Vías Grales. de Comunicación).

. No transferir, enajenar o gravar los derechos del servicio a ningún gobierno o Estado extranjero (art.18 de la Ley citada).

. Realizar las obras necesarias para efectuar el servicio público o la explotación de los bienes.

. Prestar el servicio en los términos y condiciones que se señalen en la propia concesión, así como en las disposiciones legales de la materia.

El procedimiento administrativa para otorgar la concesión de un servicio público, en materia de vías generales de comunicación, se encuentra previsto en la Ley de Vías Grales. de Comunicación, en sus artículos 15 y 20 respectivamente.

Para la prestación del Transporte Multimodal se observará el mismo procedimiento, cuyas fases principales son:

1a. Fase.- Se inicia con la solicitud del interesado, "persona moral, pública o privada" (art. 7o. Reglamento de Transporte Multimodal), en la que se deben reunir los requisitos establecidos.

La Secretaría de Comunicaciones y Trans

portes señala el monto de un depósito en efectivo que deberá constituirse en el Banco de México, como garantía de que se continuarán los trámites necesarios.

2a. Fase.- Constituido el depósito, la autoridad administrativa efectúa los estudios relativos a la capacidad técnica y financiera del solicitante, conforme a las bases generales establecidas en forma anual por la Secretaría de Comunicaciones.

Si el resultado de los estudios fuere favorable, la solicitud, con las modificaciones que acuerde la autoridad, se publicará a costa -- del interesado, por dos veces, de diez en --- diez días, en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación, a efecto de que, durante el plazo de un mes contado a partir de la última publicación, las personas que pudieran resultar afectadas, formulen sus objeciones respecto de la concesión a otorgarse.

3a. Fase.- Si transcurrido el plazo señalado, no se formula oposición, o si las que se presentan no son de tomarse en cuenta, se otorgará la concesión con las modificaciones de carácter técnico o jurídico que se estimen convenientes y en atención principalmente al interés público. Se expresa mediante una decisión administrativa por escrito, publicándose en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos

cos de mayor circulación. Se fundamenta su otorgamiento y se expresan las condiciones y limitaciones a que estará sujeta.

Extinción de la concesión.

Las formas de extinción de la concesión son diversas; la más normal es el cumplimiento del plazo previsto en la concesión, salvo en los casos de prórroga mediante un nuevo acto administrativo; por la falta de objeto o materia de la concesión, siendo imposible realizar el servicio público; la revocación de la misma por falta de cumplimiento del concesionario a las obligaciones adquiridas; la caducidad opera cuando el concesionario está obligado a cumplir ciertos requisitos establecidos en la ley, reglamento o en el acto de la concesión, dentro de un plazo establecido (arts. 29-34 y demás relativos aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

d) REQUISITOS PARA OPERAR EL TRANSPORTE MULTIMODAL.

La Empresa de Transporte Multimodal deberá cumplir con todos los requisitos establecidos por las leyes de nuestro país, para poder ser considerada como una empresa de carácter meramente mercantil, constituida como una Sociedad Anónima de Capital Variable, teniendo su fundamento legal en lo establecido por los artículos 10., 50., 60., 87, 88, 89, 95, 111, 125, 127, 129, 130, 143, 213, 216, 215 y demás relativos y aplicables de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

En cuanto a su operación, la empresa deberá cumplir con las disposiciones legales establecidas en los artículos 30., 80., 11, 12, 13, 14, 50, 51, 53 y su reglamento; 54, 55, 66, 86, 87, 89, 91, 97, 98, 99, 120, 124 y demás relacionados en la especie de la Ley de Vías Generales de Comunicación y de conformidad en los artículos 127, 167, 251, 272 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Leyes que van a dar marco legal a la Empresa de Transporte Multimodal.

Como lo hemos señalado en apartado anterior, el Reglamento Para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores, permite la operación del Transporte Multimodal, para la importación y exportación de mercancías en contenedores, breves los requisitos y condiciones siguientes:

- . Acreditar que la empresa está constituida conforme a las leyes mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros.
- . Los socios de la persona moral deberán ser concesionarios de un modo de transporte o de sus servicios conexos.
- . Los socios deberán contar con unidades de transporte de su propiedad, registradas o matriculadas en México, a excepción del Estado o cualquier otro ente público que podrán no serlo. En todo caso, en la sociedad estarán representados por los modos de transporte.

- . Acreditar suficiente capacidad técnica, comercial y financiera para realizar el servicio.

Desde el punto de vista técnico, el empresario de transporte multimodal, deberá ser capaz de poder realizar entre otras, las siguientes funciones:

- a) Organizar la recepción y entrega de las mercancías en los lugares y tiempos establecidos en el documento de transporte multimodal.
- b) Aceptar la responsabilidad de la mercancía durante su transportación, aún cuando esta responsabilidad abarque la conducción de la mercancía por más de un modo de transporte.
- c) Establecer agentes que vigilen la carga de las mercancías en contenedores, en los principales puertos, estaciones, terminales y puntos fronterizos del país.

Desde el punto de vista financiero, uno de los principales elementos que deberá cubrir el empresario, es la capacidad económica, a través de financiamiento propio o externo, para lograr las inversiones necesarias que se requieran dentro de las operaciones de transporte multimodal.

- . Presentar estudios técnicos y económicos que acrediten su capacidad y solvencia económica.

- . Presentar proyectos del área o áreas de operación en donde se planea llevar a cabo el servicio.

C A P I T U L O V I

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

1. CONCEPTO.

La actividad del transporte constituye un servicio público, que se efectúa previa concesión o permiso del Estado, - por empresas sometidas al control administrativo, de acuerdo a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Para la prestación del servicio se requiere generalmente, un vehículo (buque, camión, autobús, avión, etc.), o una línea conductora, o bien, un mecanismo transmisor (emisores de radio y televisión).⁽¹⁾

Actualmente, la mayor parte de los contratos de transporte se realizan por empresas establecidas, sujetas a concesión o permiso federal, que operan bajo tarifas y condiciones impuestas por el propio Estado. La mayoría de los contratos en la práctica mercantil, son contratos de adhesión.

El Código Civil establece la estructura básica de las instituciones contractuales y define al contrato de transporte como "acuerdo por el cual uno se obliga a transportar, bajo su dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se registra por las siguientes cláusulas" (artículo 2646 Co.Civil).

Esta definición implica: a) la existencia de una empresa mercantil denominada "porteadora"; b) la obligación de trasladar mercancías de un sitio a otro como finalidad del contrato; c) bajo su dirección o la de sus dependientes; d) mediante una retribución; y e) la entrega de las mercancías en -

(1) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Mercantil. ...
Edu. Ferrero, S.A., II. Edic., México 1975, Pág. 400.

el lugar convenido, a la persona señalada en el contrato, que bien puede ser el propio cargador o un tercero.

La Empresa Mercantil se define en forma general como "una universalidad de hecho, constituida por un conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos, -- coordinado para la producción o el intercambio de bienes y -- servicios destinados al mercado general" (Artículo 127 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

En el tráfico marítimo actual, el contrato más practicado es el de Transporte de Mercancías bajo conocimiento de embarque. Por el contrato de transporte (Fletamento-transporte), el fletante o naviero se obliga a trasladar una cosa de un lugar a otro por vía marítima".⁽¹⁾

El contrato de transporte multimodal se define como "el contrato por el cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías".⁽²⁾

(1) Cervantes Alarada, Raúl. Obra citada. Pág. 604

(2) Convenio Sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Ginebra, Suiza, 24 de mayo de 1980.
Parte I. Disposiciones Generales. Artículo 1o.

2. RELACION CON OTROS CONTRATOS DE TRANSPORTE.

La relación que guarda el Transporte Multimodal de Mercancías con otros contratos de transporte, regulados por la Ley de Vías Generales de Comunicación, es muy estrecha, ya que participa de los principios comunes en su operación, tales se enumeran como:

a) Obligatoriedad de la contratación.- El artículo 62 de la Ley de Vías de Comunicación dispone que una vez que la empresa de vías generales de comunicación o medios de transporte que operen en ellas, haya reunido los requisitos y satisfecho las condiciones impuestas, y autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para poner sus líneas, instalaciones o vehículos en explotación, y fueren aprobados sus horarios y tarifas, no podrá rehusarse a prestar el servicio correspondiente.

b) Igualdad de trato para todos los usuarios.- Se deduce del artículo 57 de la citada ley, que preceptúa la aplicación de las tarifas sin variación alguna, y que prohíbe los actos o contratos en los que, una o más personas resulten beneficiadas por la concesión de un precio menor que el autorizado en las tarifas, o por la obtención de condiciones más favorables, o por la devolución de todo o parte del precio cobrado, o bien, por la concesión de franquicias.

La Ley reconoce algunas excepciones basadas en razones de orden público, de beneficiencia y en los casos del transporte de mercancías de fácil descomposición, como frutas, legumbres, etc. (artículos 58, 59, 63 y 64 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

. Principio de Proporcionalidad.- Su fundamento se encuentra en varios artículos de la Ley enunciada; el artículo 56 obliga a las empresas, cuando fueren aplicables diversas tarifas, a combinarlas, si la combinación resultare más ventajosa para el público, que la aplicación aislada de una de ellas; el artículo 61 señala que el precio de un servicio determinado en las mismas condiciones, no podrá ser igual ni menor para una distancia más larga que para una más corta; el artículo 67 obliga a las empresas, a transportar por la ruta más corta o de menos costo, si el solicitante de un servicio no expresara la ruta o línea a seguirse; y por último, el artículo 68 que establece una norma semejante a la del artículo 56, cuando la combinación de las tarifas, se refiera a la combinación de líneas nacionales o extranjeras.

. Principio de Responsabilidad.- Este principio es de vital importancia, ya que establece a través de los artículos 69 y 71 al 94 de la Ley de Vías de Comunicación, la responsabilidad que asumen las empresas concesionarias o permisionarias de un servicio público de transporte de mercancías o bienes.

. Control administrativo.- Las empresas de transporte no pueden funcionar sin obtener la concesión o permiso del Estado, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dependencia competente para aprobar, revisar o modificar en su caso, los horarios, itinerarios, reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación (artículos 49, 50, 52 fracción 1, y 55 de la Ley de Vías de Comunicación. (1)

(1) Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Derecho Mercantil. Tomo II, Edit. Porrúa, S.A., 10a. Edic., México 1972, Pág. 243.

3. LEGISLACION APLICABLE.

Para una mejor comprensión del sistema de transporte multimodal de mercancías, es necesario analizar la legislación nacional que va a regular su campo de operación.

Se ha mencionado que ésta nueva modalidad se basa fundamentalmente en la combinación de dos o más modos de transporte -- (terrestre, aéreo y marítimo). El control de cada tipo de transporte se encuentra previsto en la Ley de Vías Grales. de Comunicación y sus reglamentos especiales.

Esta ley se considera como un auténtico Código de transporte, por su extensión y por su contenido. El artículo 4o. indica el orden de prelación de las fuentes legislativas, a observarse en la resolución de las controversias que sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación, se susciten:

- I.- Por los términos mismos de las concesiones y contratos;
- II.- Por esta ley, sus reglamentos y leyes especiales;
- III.- A falta de disposiciones de ésta legislación, por los preceptos del Código de Comercio;
- IV.- En defecto de uno y de otro, por los preceptos del Código Civil del Distrito Federal y el Federal de Procedimientos Civiles;
- V.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata.

En el artículo señalado, se advierte que el Código de Comercio es una fuente auxiliar del contrato de transporte, y en la fracción V se hace alusión a las necesidades mismas del servicio público, lo cual constituye una remisión a los intereses en presencia como fuente legislativa y de interpretación.

Este orden de prelación sólo se aplica a los contratos que se realizan con ocasión de transportes efectuados en las vías generales de comunicación. Su materia se considera Federal y por lo tanto sometidas a la decisión de los Tribunales de la Federación (artículos 3o. y 5o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación). Para los demás contratos de transporte, se aplica ante todo el Código de Comercio.

Por lo que respecta al ámbito internacional, el Convenio de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, del que participa nuestro país, se establece que su contenido no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional, concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones del transporte, ni será incompatible con tal aplicación. (1)

(1) Artículo 4o. Reglamentación y Control del Transporte Multimodal.

4. NATURALEZA JURIDICA.

Los tratadistas de Derecho Mercantil han determinado la naturaleza mercantil del contrato de transporte en la forma si siguiente: (1)

Se atiende al artículo 576 del Código de Comercio, que en principio contiene las normas calificadoras, en relación con lo dispuesto en el artículo 75 del mismo ordenamiento y en el artículo 2646 del Código Civil del Distrito Federal.

El artículo 576 del C. de Co. da dos criterios:

1. Criterio Objetivo.- (Fracción I) Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio.- Conforme a este criterio, sería mercantil el transporte cuando tuviera -- por objeto mercaderías u objetos de comercio.

2. Criterio Subjetivo.- (Fracción II) Marca la existencia de un comerciante como porteador o de persona que habitualmente se dedique a verificar transportes para el público.

No es aceptable el criterio objetivo, ya que al ponerlo en contraste con el artículo 2646 del Código Civil, encontramos que éste califica como civiles los contratos de transporte, cuando los objetos transportables sean mercaderías, si no constituyen un contrato mercantil; de este modo, el transporte será civil cuando no sea mercantil, y como no hay norma alguna para ca-

(1) Rodríguez Rodríguez, Joaquín.
Obra citada. Pág. 240-241.

lificarlo como mercantil, se llega a la conclusión de que, con arreglo a este criterio, no hay posibilidad de distinguirlo por razón del objeto transportado.

El criterio subjetivo es ilógico, ya que no hay razón que obligue a calificar como mercantil, el transporte realizado por un comerciante, cuando sea patentemente otra su actividad profesional, ejemplo: Comerciante de granos; dueño de casa de -
empesos.

Para resolver esta situación sin salida aparente, se hace remisión al artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio, que declara como actos de comercio "las empresas de transportes de personas y cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo".

Este artículo establece la fundamentación de la calificación mercantil del transporte: "la presencia de una empresa y la consideración de los actos de transporte, como actos masivos".

De lo anterior se deduce lo siguiente:

1. La calificación del contrato de transporte como mercantil, no depende de la naturaleza de los objetos transportados.
2. Los artículos 576 del C. de Co., y 2646 del C. Civ., califican contradictoriamente de mercantil o civil, el transporte cuando recae sobre mercaderías.
3. El artículo 576 está en contradicción con el artículo 75 fracción VIII, en cuanto que éste califica de acto de comercio, los transportes sin consideración del objeto y si sólo en atención a la existencia de una empresa, por lo que da de lado a

la calificación de mercantil que se basa exclusivamente en la realización del transporte por un comerciante.

4. Con arreglo al artículo 75 del C. de Co., los contratos de transporte son mercantiles cuando sean realizados por em - presas de transportes, es decir, cuando la empresa se dedique habitualmente a realizar transportes, esto es, cuando la empresa -- realice actos de transporte en masa.

5. El transporte del Código Civil supone una actividad ocasional. El transporte regulado en el Código de Comercio y en la Ley de Vías Grales. de Comunicación, es un transporte profesional, por eso es de prestación obligatoria y aquél no lo es.

En consecuencia podemos determinar que la naturaleza jurídica del Contrato de Transporte Multimodal, es de carácter meramente mercantil, ya que su realización está a cargo de las empresas de transporte multimodal autorizadas por el Estado, para prestar el servicio de transporte de mercancías en masa.

5. ELEMENTOS DEL CONTRATO.

Los elementos del contrato de transporte multimodal son:

a) Personales.

a.1.- Empresario de Transporte Multimodal.

Su acción se equipara a la de "porteador", - "fletante o naviero" y "transportador". Constituye la persona moral, pública o privada, autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que actúa como principal de la organización y ejecución del transporte de mercancías en contenedores, y que asume frente al usuario o sus derechohabientes, la responsabilidad del contrato.

Siendo su función principal la realización de un transporte combinado, es decir, la coordinación de varios porteadores, la responsabilidad que asume frente al usuario es por la totalidad de su operación, sin que pueda reclamar el usuario a cada porteador participante, quedando a salvo el derecho del empresario de repetir en contra de cada uno de ellos en los casos que proceda.

a.2.- Expedidor.

Se entiende como toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el empresario de -- transporte, o bien, toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente -- las mercancías al operador de transporte multimodal.

a.3.- Destinatario o Consignatario.

Se entiende toda persona autorizada para recibir las mercancías en el lugar de destino.

El destinatario forma parte de la relación contractual, desde el momento en que el contrato se celebra; adquiere un derecho intangible desde el momento en que detenta el documento de mercancías en contenedores. En caso contrario, tendrá un derecho condicionado al no ejercicio por parte del expedidor, de su derecho a variar el destinatario o el lugar de entrega de las mercancías.

b) Reales.

b.1 El Precio.

La Ley de Vías Generales de Comunicación establece que la explotación de las vías de comunicación, de concesión o permiso federal, se hará conforme a las tarifas y elementos de aplicación autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (artículo 50).

El Reglamento de Transporte Multimodal señala -- que las empresas de transporte multimodal, se sujetarán a las tarifas y reglas de aplicación (artículo 9o. inciso e),).

b.2.- Las mercancías o efectos.

Mercancía es cualquier cosa o género vendible.⁽¹⁾

El Código de Comercio habla de mercaderías y mercancías en diversos artículos; pero sería una afirmación errónea, creer que el transporte de cosas sólo se refiere a mercancías.

(1) De Pina, Rafael. Diccionario de Derecho.

Son transportables todas las cosas, mercantiles o no; los anir las quedan comprendidos. El artículo 576 fracción I y 581, se refieren a mercancías o efectos, ampliándose el concepto de cosas transportables.

El Convenio de Transporte Multimodal, establece que el término mercancías comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de empaque análogo, si ha sido suministrado por el expedidor (Parte I. Definiciones. Artículo 10.)

c) Formales.

c.1.- Documento de Mercancías en Contenedores.

El artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, determina que las empresas porteadoras extenderán al remitente, una carta de porte o conocimiento al recibir las mercancías para su transporte. De la misma manera se señala en el artículo 2655 del Código Civil, y en el artículo 581 del Código de Comercio.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, señala que al celebrarse un contrato de transporte, el fletante o naviero, se obligará a expedir un conocimiento de embarque (artículo 168).

El Derecho Marítimo es uno de los pioneros en relación con los títulos representativos de mercancías, el primero de los cuales fue el Conocimiento de Embarque. En nuestro derecho se le reclamó desde la época colonial en las Ordenanzas de Bilbao, de 1737, que estuvieron en vigencia hasta fines del siglo XIX. (1)

(1) Cervantes Ahurada, Raúl. Títulos y Operaciones de Crédito. Ed. Herrera, S.A., 1ª Edic., México 1976, Pág. 153.

El conocimiento de embarque tiende a generalizarse a toda clase de transportes. En el comercio se viene reconociendo a las cartas de porte del transporte ferroviario o carretero, las mismas funciones que al conocimiento de embarque, lo mismo sucede en el transporte aéreo.

En el transporte combinado se usa un solo conocimiento denominado "directo". Se dispone que el último porteador - estará obligado a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque expedido por el porteador inicial, en el que se harán constar los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga (artículos 74 y 75 de la Ley de Vías de Comunicación; artículo 181 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

El Reglamento de Transporte Multimodal, establece -- en el artículo 15 que cuando el empresario de transporte multimodal se haga cargo de las mercancías o bienes, deberá expedir al usuario del servicio, el documento de mercancías en -- contenedores, el cual deberá contener los datos necesarios para la identificación de las mismas. (artículo 19).

Señala además que su expedición será independiente -- de los documentos que se expidan por los porteadores, conforme a la legislación aplicable.

6. RELACIONES ENTRE EL EMPRESARIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y EL USUARIO DEL SERVICIO.

a) Obligaciones del Expedidor. Para los efectos del transporte multimodal, el expedidor estará obligado a :

. Entregar las mercancías o bienes en las condiciones, lugar y tiempo convenido para su transportación (arts. 581 fracción VII, y 588 fracción I. C. Co.).

. Entregar los documentos necesarios para el libre tránsito de las mercancías (art. 588 fracción II.C.Co.).

. Sufrir las pérdidas y averías de las mercancías o bienes que procedan de vicio propio de las mismas, o por caso fortuito o fuerza mayor (arts. 588 fracción IV.C.Co.; 13 del Reglamento de Transporte Multimodal).

. Indemnizar al empresario por todos los daños y perjuicios que por incumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones efectuadas para su cumplimiento, que sean imputables al expedidor (art. 588 fracción V. C.Co.; 14 del Reglamento de Transporte Multimodal).

. Remitir con oportunidad una copia del documento de mercancías en contenedores al destinatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga al lugar de destino (art.588 fracción VI. C. Co.)

. Informar al empresario por escrito, de la exacta naturaleza de la peligrosidad de las mercancías y bienes, antes de que sean tomadas bajo su cargo, así como indicarle las precauciones que deban ser tomadas. En caso de incumplimiento, el

expedidor será responsable de todas las pérdidas, daños, demoras o gastos que se originen, reservándose el empresario, - el derecho a descargar, destruir o entregar las mercancías en cualquier lugar, cuando por tales causas ocurra algún riesgo en su vida o propiedades (art. 19 incisos a), b) y c) del Reglamento de Transporte Multimodal).

b) Derechos del Expedidor.

. Pedir la devolución de las mercancías o bienes - que se encuentren a cargo del empresario, cuando se vean afectados sus intereses económicos, previo pago por las maniobras y servicios realizados. La devolución podrá efectuarse momentos antes de que se inicie su transportación o durante la misma (art. 578 a 580 del C. Co.).

. Recibir la indemnización que corresponda, cuando - se compruebe que la pérdida o daño de la carga se originó por descuido o negligencia del empresario (art. 590 fracción VIII C.Co.; 11 del Reglamento de Transporte Multimodal).

. Variar la consignación de las mercancías mientras - se encuentren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al empresario, haciendo entrega del documento expedido a favor del primer destinatario (art. 589 fracción I C.-Co.).

. Modificar, dentro de la ruta convenida, el lugar de entrega de las mercancías, dando aviso oportuno al empresario, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando el documento original por otro, indicando al porteador o empresario, el nuevo destinatario, si lo hubiere (art. 589 fracción II. C. Co.).

...

c) Obligaciones del Empresario.

El empresario estará obligado a :

. Recibir las mercancías o bienes en el tiempo, con condiciones y lugar convenidos, para realizar su transportación -- (art. 590 fracción I. C.Co.; art. 19 inciso g) del Reglamento -- señalado).

. Emprender y concluir el viaje dentro del plazo señalado (art. 590 fracción II. C.Co.; art. 19 inciso i) del Reglamento).

. Proporcionar el equipo y material humano necesario para efectuar con eficacia y seguridad el servicio solicitado.

. Subcontratar los servicios de otras empresas concesionarias del transporte federal de carga, por vía marítima, aérea o terrestre, y sus servicios conexos para la transportación coordinada de las mercancías en contenedores(art. 90. incisos g), h), i) del Reglamento).

. Asumir la responsabilidad del contenedor, mercancía o bienes, desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes del transporte, los reciban del usuario o de sus representantes, hasta el momento de la entrega de los mismos al destinatario, en los términos que fijen las leyes aplicables a cada modo de transporte (art. 11 del Reglamento).

. Contratar a solicitud del expedidor, el seguro de responsabilidad en los términos previstos por la legislación -- aplicable (art. Co. inciso f) del Reglamento).

. Probar que las pérdidas, daños o demoras de las mercancías o contenedores, no han tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad (art. 590, fracción VIII. C. Co.).

. Cuando haga constar una información inexacta u omite cualquier información que deba incluirse en el documento, - será responsable de las pérdidas, daños o gastos en que incurra un tercero o el destinatario, y que resulten de dichas inexactitudes u omisiones (art. 17 del Reglamento).

d) Derechos del Empresario.

. Percibir la mitad o el total en los casos que proceda, del importe de la cuota convenida, si por negligencia o culpa del expedidor no se verificare el viaje en el lugar y fecha convenidos. (art. 591 fracción I, C.Co.).

. Exigir del expedidor, el reconocimiento y verificación del peso, calidad y medidas de seguridad de las mercancías en contenedores, en el acto de su recepción (art. 591 fracción V. C.Co.).

. Retener las mercancías o bienes transportados en el lugar de destino, mientras no se efectúe el pago de la cuota respectiva, si se contrató el servicio "por cobrar" (art. 591 fracción VII. C. Co.).

. Incluir en el documento de transporte, una reserva, cuando tenga motivos razonables para sospechar sobre la veracidad de los datos proporcionados por el usuario, o bien, cuando no haya tenido los medios suficientes para verificarlos (art. 18 del Reglamento).

7. RELACIONES ENTRE EL EMPRESARIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y EL DESTINATARIO.

El empresario estará obligado a entregar las mercancías en contenedores, al tenedor legítimo del documento de mercancías en contenedores. El destinatario por su parte, se obliga a:

. Recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y tengan las condiciones expresadas en la carta de porte, e incluso, cuando parte de los objetos estuvieren averiados, deberá recibir los que estén íntegros, siempre que separados de los anteriores no sufrieren disminuciones en su valor. (art. 591 fracción VI C. Co.).

. Abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción, si el empresario lo solicitare; si se rehusare, el empresario quedará exonerado de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo (art. 595 fracción II C.Co.).

. Devolver el documento de mercancías en contenedores; si la hubiere extraviado, deberá dar un recibo por los objetos entregados, produciendo éste, los mismos efectos que la devolución de la carta de porte (art. 595 fracción III y 583 párrafo 3o. C.Co.).

El destinatario tiene derecho a exigir la entrega de las mercancías en contenedores, en tanto que detente el documento representativo, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diere el expedidor con posterioridad (art. 596 fracción I. C.Co.); así como a no recibir la carga, en los casos que detiene la ley, y cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conserva o venta (art. 596 fracción II. C.Co.).

8. EXCEPCIONES Y LIMITES DE RESPONSABILIDAD.

En la responsabilidad del empresario de transporte multimodal, pueden presentarse tres casos:

. La pérdida total o parcial de las cosas transportadas, es decir, el extravío de los objetos, de modo que el empresario se encuentra imposibilitado de cumplir la obligación de entregarlas.

. Las averías.- La avería (deterioro, merma, corrupción de las cosas) afecta a las mercancías en su substancia, y la pérdida las afecta en su cuantía.

. El retraso o demora.- Equivale a la entrega posterior a la fecha convenida en el contrato; en ciertos casos, - los retrasos superiores a los plazos que la ley marca, se considerarán como equivalentes a la pérdida de la cosa (artículos 81, - 83 y 84 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

El empresario no será responsable, cuando la pérdida, daño o demora de la mercancía, bienes o contenedor, han sido ocasionados por vicios ocultos de los mismo, o bien, como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor (art. 13 del Reglamento de Transporte Multimodal).

Su responsabilidad quedará limitada en los siguientes casos;

. Cuando el expedidor declare una mercancía que cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada y;

. Cuando declare una mercancía diferente y de valor

superior a la realmente embarcada; la responsabilidad en este caso, será por la mercancía contenida en la carga (artículo 72 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

En éste mismo ordenamiento, se establece que, -- salvo pacto en contrario, la responsabilidad de las empresas sujetas a concesión, en los casos de pérdida o avería, comprende la obligación de pagar el valor declarado de las mercancías, en el lugar y día de la entrega para su transporte, y los daños conforme al Código de Comercio (art. 80).

9. EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD.

El artículo 592 del Código de Comercio, establece que la responsabilidad del porteador, en caso de pérdidas o averías, se extingue en dos casos:

Fr. I.- Por el recibo de las mercancías sin reclamación.

Fr. II.- Por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República, y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero.

Este plazo supone una excepción a lo dispuesto por el artículo 1043 del mismo Código, que señala; "en un año prescribirán todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo".

C A P I T U L O V I I

CONCLUSIONES

- 1a. El sistema Multimodal Internacional de Mercancías en Contenedores, representa en la actualidad, la tecnología más avanzada en materia de transporte internacional, que permite una mayor y mejor participación de los países del mundo, en el comercio exterior.

- 2a. La implantación del Transporte Multimodal ha generado cambios económicos, políticos y sociales en todos los países, principalmente en los que se encuentran en vías de desarrollo, ya que a diferencia de los países desarrollados, no cuentan con los recursos suficientes para adaptar su infraestructura.

- 3a. Los diversos tipos de unitarización de la carga, permiten el fácil manejo de las mercancías, así como una mayor seguridad para el propietario de éstas, en lo que se refiere a la producción de pérdidas o averías en su movimiento.

- 4a. En el ámbito internacional, se ha logrado establecer un orden jurídico, que contempla la integración de los modos de transporte terrestre, marítimo y aéreo, para el tráfico de mercancías, bajo la responsabilidad de un sólo empresario y al amparo de un documento único de transporte.

- 5a. Los países en desarrollo, con el fin de asimilar las ventajas económicas que representa la implantación del Transporte Multimodal Internacional, se han visto en la imperiosa necesidad de ajustar sus sistemas de operación a los usos internacionales, así como de modificar su régimen jurídico, sin que, en un momento dado se afecten las -- normas fundamentales establecidas por cada país, en su ámbito nacional.
- 6a. La institucionalización del Transporte Multimodal en México, ha traído como consecuencia una serie de cambios y adecuaciones en las estructuras jurídicas, económicas y políticas del país.
- 7a. En el aspecto económico y político, el transporte multimodal trajo como consecuencia en nuestro país, la creación de una empresa de carácter paraestatal, integrada por los principales sectores que realizan actualmente el transporte en -- sus diversas modalidades.
- 8a. En el aspecto jurídico, el transporte multimodal originó un instrumento legal, que protegiera los intereses nacionales del transporte, y que fue -- el Reglamento Para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores; y --

en el ámbito internacional, el Convenio de Transporte Multimodal de Mercancías, adoptado en Ginebra, Suiza, el 24 de mayo de 1980, mismo que ha sido ratificado y firmado por nuestro país.

- 9a. Por último, es necesario resaltar que éste fenómeno del transporte, aún es incipiente en nuestro país y no obstante que dentro de los países en desarrollo, México es uno de los más avanzados en la materia, se tiene un largo camino por recorrer en su evolución integral.

BIBLIOGRAFIA

ACOSTA ROMERO, MIGUEL.

Teoría General del Derecho Administrativo,
Editorial Porrúa, S.A., Tercera Edición, -
México, 1979.

CERVANTES AHUMADA, RAUL.

Derecho Mercantil, Editorial Herrero, S.A.,
Quinta Edición, México, 1975.

CERVANTES AHUMADA, RAUL.

Títulos y Operaciones de Crédito, Editorial
Herrero, S.A., Novena Edición, México 1976.

FRAGA, GABINO.

Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, -
S.A., Décima Sexta Edición, México, 1975.

RODRIGUEZ RODRIGUEZ, JOAQUIN.

Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, Edito-
rial Porrúa, S.A., Décima Edición, México, -
1972.

SEARA VAZQUEZ, MODESTO.

Derecho Internacional Público, Editorial
Porrúa, S.A., Sexta Edición, México, 1979.

SEPULVEDA, CESAR.

Derecho Internacional Público, Editorial
Porrúa, S.A., Quinta Edición, México, 1973.

LEGISLACION CONSULTADA

Código Civil para el Distrito Federal,
Editorial Porrúa, S.A. 1979.

Código de Comercio y Leyes Complementarias,
Editorial Porrúa, S.A. 1979.

Constitución Política de los Estados Unidos
Mexicanos, Editorial Porrúa, S.A., México,
1979.

Ley de Vías Generales de Comunicación,
Editorial Porrúa, S.A., México, 1979.

Ley Orgánica de la Administración Pública
Federal, Editorial Porrúa, S.A., México, 1978.

Diario Oficial de la Federación, 4-V-1972.
Normas a las que se sujeta la Importación
y Exportación, Temporal o Definitiva de -
Contenedores.(Decreto)

Diario Oficial de la Federación, 6-VII-1979.
Reglamento Para el Transporte Multimodal
Internacional Mediante el Uso de Contenedo
res.

Diario Oficial de la Federación, 30-VI-1976.
Reglamentación de la Importación y Exporta
ción Temporal de Contenedores.(Oficio-Cir-
cular)

Diario Oficial de la Federación, 12-XII-1964.
Notas Explicativas de la Tarifa General de
Importación.

CONFERENCIAS

Informe del Consejo Económico y Social de
las Naciones Unidas (ECOSOC), Ginebra, Sui
za, 1972.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre -
el Transporte Internacional en Contenedores.
Unitarización de la Carga, Ginebra, Suiza,
de enero a junio de 1972.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Ginebra, Suiza, 1974.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), sobre -- las Consecuencias Económicas y Sociales del Transporte Multimodal Internacional en los países en desarrollo. Tercer Período de Sesiones, 19-IX-1975, Ginebra, Suiza.

Conferencia de las Naciones Unidas para un Convenio sobre el Transporte Intermodal Internacional. Tercer Período de Sesiones, 16-II-1976, Ginebra, Suiza.

Informe del Sexto Período de Sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental, - para un Convenio de Transporte Multimodal Internacional. (UNCTAD), Ginebra, Suiza, 1979.

OTROS DOCUMENTOS.

Acta Constitutiva de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, S.A., de C.V., Protocolizada ante Notario Público con fecha 25 de agosto de 1980.



IMPRESO EN LOS TALLERES DE:
EDITORIAL QUETZALCOATL, S. A.
MEDICINA No. 37 LOCALES 1 Y 2 (ENTRADA POR PASEO DE LAS
FACULTADES) FRENTE A LA FACULTAD DE MEDICINA DE C. U.
MEXICO 20, D. F. TELEFONOS: 548-61-80 Y 5-48 58-56